

FACULTE DE DROIT DE L'UNIVERSITE DE PARIS

LA COORDINATION DES TRANSPORTS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 10 Mars 1939, à 13 heures 30

PAR

Louis CHAVANE

JURY { *Président* : M. MESTRE, *professeur.*
 { *Suffragants* { MM. ROLLAND
 LAFERRIERE } *professeurs.*

PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON & C^e

158-160, Rue Saint-Jacques

1939

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTE DE DROIT DE L'UNIVERSITE DE PARIS

LA COORDINATION DES TRANSPORTS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 10 Mars 1939, à 13 heures 30

PAR

Louis CHAVANE

JURY { *Président : M. MESTRE, professeur.*
Suffragants { MM. ROLLAND
LAFERRIÈRE } *professeurs.*

PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON & C^{ie}

158-160, Rue Saint-Jacques

1939



INTRODUCTION

Directement ou indirectement, le dixième des Français collabore à une entreprise de transports et tous, comme usagers et comme contribuables, sont directement intéressés à l'organisation, la marche et le développement de cette part considérable de l'activité humaine qui se consacre au déplacement des hommes et des richesses.

Qu'il s'agisse du rail, de la route, des canaux ou de la navigation aérienne, l'importance du rôle des transports dans la vie économique n'est plus à démontrer.

Chacun sait en effet dans quelle proportion les frais de transport interviennent pour la détermination du prix des produits.

Auxiliaires indispensables de l'industrie, du commerce et de l'agriculture, jouant en outre un rôle primordial pour la Défense Nationale, les transports offrent donc un intérêt capital qui suffisait à légitimer la nécessité de doter la France d'une bonne organisation des moyens de transport intérieurs, ayant pour but de donner « le maximum de services au public aux moindres frais pour la collectivité ».

Ce n'est pourtant qu'en 1934, devant l'anarchie complète des transports et devant l'importance du déficit des réseaux, qui en résultait, que les pouvoirs publics décidés à mettre un frein à la concurrence ruineuse des moyens de transport, ont posé le principe de la nécessité d'une coordination, devant aboutir à un harmonieux équilibre de tous les moyens de transport.

C'est l'étude des causes, des origines, de la mise en œuvre et des résultats de cette réforme que nous nous proposons d'étudier.

PLAN

Etant donné l'ampleur du sujet, une étude comme la nôtre sera nécessairement incomplète.

Nous laisserons de côté le point de vue purement historique de la question, à savoir la naissance et le développement des différents moyens de transport en France.

Après avoir donné une brève définition de la coordination et un aperçu rapide sur les buts visés par cette politique, nous étudierons, dans une *première partie*, le régime des différents concurrents au début de la crise, ses effets ; la crise des transports et ses conséquences ruineuses et enfin les remèdes proposés, parmi lesquels la solution préconisée par le Conseil National Economique, qui fut finalement adoptée.

Dans une *deuxième partie*, consacrée à l'étude de la coordination proprement dite, de sa mise en œuvre et de ses résultats, nous serons amenés à examiner successivement la coordination du Rail et de la Route, coordination des transports de voyageurs d'une part, coordination des transports de marchandises d'autre part, la coordination du Rail et de la voie d'eau, la coordination du Rail, de la Navigation Aérienne, et de la navigation maritime et enfin la coordination générale des moyens de transports.

Que l'on considère les principes ou leur application, l'évolution n'a en effet pas été la même dans toutes les

branches de la coordination, et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous ne les étudierons pas parallèlement.

En conclusion, nous constaterons qu'après une longue période d'adaptation, pendant laquelle la coordination a cherché sa voie, l'orientation actuelle semble définitive puisque, le 12 novembre 1938, la coordination rail-route, la plus importante, a fait l'objet d'un décret de codification.

PREMIÈRE PARTIE

LES ORIGINES DE LA COORDINATION

CHAPITRE I

Définition et buts de la coordination

La coordination des transports ! le mot a fait fortune non seulement en France, mais en général dans tous les pays qui ont eu, d'ailleurs pour les mêmes raisons, à souffrir d'une crise des transports.

Ce mot, il nous paraît utile, avant de commencer cette étude, d'en expliquer rapidement la signification et d'indiquer les résultats qu'on attendait d'une politique de coordination.

Coordonner, définit le dictionnaire, c'est combiner dans l'ordre assigné par la forme ou la nature des éléments.

Cette définition concise implique en premier lieu et comme mesure préliminaire, de placer les éléments à combiner, les transports dans la circonstance, dans des positions aussi comparables que possible les uns par rapport aux autres et, pour cela, d'organiser le régime intérieur de chacun, en tenant compte de la situation correspondante de ses différents concurrents.

Nous verrons ultérieurement à quel point, au début de la crise, les conditions d'exploitation de chacun des moyens de transport étaient disparates et inégales : régime archaïque, réglementation desuète et obligations trop lourdes pour le chemin de fer ; manque total d'organisation, absences de directives et liberté trop entière pour les concurrents.

Cette opération préliminaire réalisée, reste la coordination proprement dite : elle consiste en une répartition rationnelle du trafic, tendant à donner à chaque moyen de transport le trafic qu'il est le plus apte, techniquement, à effectuer avec le maximum de satisfaction pour la clientèle et le minimum de frais pour la collectivité.

Ce partage de trafic se pose sur un plan à la fois financier, économique et social :

Au point de vue financier, le but recherché est de mettre un terme à l'anarchie des services de transport et à la concurrence désordonnée qu'ils se font, concurrence préjudiciable aux intérêts publics, puisqu'elle provoque, outre le déficit des chemins de fer, une néfaste recrudescence de faillites pour les entreprises privées, en même temps qu'une augmentation considérable des dépenses d'entretien des voies de communication.

Pour atteindre ce but, il faut supprimer les doubles emplois onéreux pour les finances publiques et pour l'économie générale du pays et à cet effet rechercher dans tous les cas d'espèces, la solution à la fois la plus économique et la plus efficace.

Au point de vue économique et social, la coordination doit permettre de desservir toutes les régions, même les moins prospères, que les transporteurs livrés à eux-mêmes délaissent pour s'établir dans les régions riches capables de leur fournir un trafic rémunérateur.

Il ne saurait être question, par la coordination, de supprimer rigoureusement toute concurrence entre les divers moyens de transport ; ce qu'il faut seulement, c'est fixer les règles qui limitent cette concurrence à un degré raisonnable où elle puisse être utile à l'économie générale tout en demeurant suffisante pour laisser la porte ouverte au progrès.

Comme l'a dit M. Dautry, coordonner, c'est en somme ordonner, hiérarchiser, harmoniser nos transports suivant le plus juste esprit d'économie.

Nous avons essayé de montrer par ce bref exposé, qu'en principe tout au moins, l'intérêt économique général seul est à la base d'une politique de coordination, mais nous verrons ultérieurement que, suivant l'angle sous lequel on envisage la question, suivant qu'on l'examine du point de vue des chemins de fer, des transporteurs routiers ou des bateliers, la notion d'intérêt général offre un aspect complètement différent.

Dans les chapitres qui vont suivre, nous allons nous efforcer de montrer à quel point une réforme était nécessaire.

L'examen du régime des différents moyens de transport au début de la crise nous conduira en effet à constater, d'une part la véritable anarchie qui en résultait, d'autre part les charges considérables et en partie injustifiables qui en découlaient pour la collectivité.

CHAPITRE II

Régime des différents moyens de transport au début de la crise

L'élément prédominant dans la crise des transports a été sans contredit le déficit des chemins de fer. Aussi l'année 1930, qui a vu pour la première fois tous les réseaux, sauf celui de l'Est, entrer dans la voie du déficit, en y entraînant le « fonds commun, » créé par la convention de 1921, peut-elle, à notre avis, marquer le début de ce qu'on est convenu d'appeler la crise des transports.

Avant d'aborder l'étude de cette crise qui est à l'origine de toute la coordination, il nous paraît indispensable de faire le point, en 1930, de la situation de chacun des moyens de transport et d'examiner leurs conditions d'exploitation respectives, leurs régimes juridiques, administratifs et fiscaux respectifs.

A. — *LES CHEMINS DE FER*

« Partant de cette idée que l'exploitation des chemins
« de fer est un service public indispensable, dont aucune
« région ne peut être privée et dont tous les habitants
« doivent être à même d'user dans les conditions de la
« plus complète égalité, la puissance publique a, d'une
« part, multiplié les lignes sans aucune considération de
« rendement financier, et d'autre part imposé aux exploi-

« tant des obligations extrêmement nombreuses, dont les principales sont :

« 1) *l'obligation d'assurer un service régulier*, ce qui entraîne, par exemple, la mise en marche chaque jour d'un nombre minimum de trains dans chaque sens sur toutes les lignes (trois au moins sur les lignes d'intérêt général).

« 2) *l'obligation de transporter tous les voyageurs* qui se présentent et toutes les marchandises qui sont apportées au chemin de fer. D'où la nécessité, pour les réseaux, de posséder à tout moment un matériel correspondant aux pointes de trafic, matériel qui restera en réserve le surplus de l'année et dont les charges influent considérablement sur les résultats de l'exploitation.

« 3) *l'obligation d'appliquer les mêmes tarifs* pour tous les transports se présentant dans des conditions identiques, ce qui comporte l'interdiction de consentir à certains clients des traités particuliers. De là découle la nécessité de l'homologation (par le Ministre ou le Préfet) des tarifs qui sont publiés et affichés et l'extrême complexité des tarifs qui doivent, sous l'allure de dispositions générales, suivre le plus près possible les multiples cas particuliers influant sur la valeur du transport. Toute modification à y apporter entraîne la même procédure d'homologation qui enlève, en fait, aux réseaux toute liberté commerciale ».

Ces quelques lignes extraites du rapport du Conseiller Josse, au Conseil National Economique, suffisent à nous montrer les charges considérables imposées aux chemins de fer, en dehors des impôts, du fait de l'intervention de l'Etat.

L'étude du régime juridique, administratif et fiscal des chemins de fer va nous fixer sur les rapports en 1930 des réseaux avec l'Etat.

Nous aurons à distinguer entre les voies ferrées d'intérêt général et les voies ferrées d'intérêt local.

I. — RÉGIME JURIDIQUE

Le caractère de « service public » des chemins de fer imposait à l'Etat un contrôle sévère, aussi lorsque fut établi le statut juridique des chemins de fer, le système de la concession prévalut-il.

A. — *Voies ferrées d'intérêt général*

En 1900, tous les réseaux, à part ceux de l'Etat et de l'Alsace Lorraine, qui sont administrés en régies directes, sont exploités par des compagnies auxquelles ils sont concédés pour une durée de 99 ans.

Le contrat de concession est un contrat de travaux publics passé entre chacune des Compagnies et l'Etat et comprenant une convention contenant les règles financières, un cahier de charges fixant les conditions d'exploitation et un acte de concession qui n'est autre qu'une loi approuvant le contrat.

Les Compagnies concessionnaires, sociétés commerciales et anonymes de droit privé, n'exercent qu'un droit de jouissance sur la partie du domaine public où sont établies la voie ferrée et ses dépendances, tout devant, en fin de concession, revenir à l'Etat.

B. — *Voies ferrées d'intérêt local*

Pour les lignes d'intérêt local, la concession est encore la règle, mais d'une part la puissance concédante est différente, ce n'est plus l'Etat, mais des départements, des communes ou des syndicats de communes ; d'autre part la durée de concession est généralement moins longue (50 ou 60 ans).

L'exploitation directe est aussi possible, le réseau est alors doué de la personnalité civile.

II. — RÉGIME ADMINISTRATIF ET FINANCIER

1. — *Voies ferrées d'intérêt général*

Les relations de l'Etat et des réseaux, au point de vue administratif et financier, sont régies par la convention de 1921, qui a consacré l'ingérence de l'Etat dans l'organisation des Chemins de Fer.

Par rapport aux conventions antérieures, l'originalité de la convention de 1921 est d'avoir créé, sur le plan administratif, un Comité de Direction commun à tous les réseaux, sur le plan financier, un fonds commun.

I. — La place que s'est réservée l'Etat dans les nouveaux organismes créés par la convention de 1921 est fort importante.

Le Directeur des Chemins de fer au Ministère des Travaux Publics joue, au Comité de Direction, le rôle de commissaire du Gouvernement. D'autre part, indépendamment des membres nommés par lui, le Ministre des Travaux Publics intervient dans le fonctionnement du Conseil Supé-

ricur des Chemins de fer, en saisissant le Conseil des questions d'intérêt commun aux divers réseaux.

Un certain nombre d'organes de contrôle sont en outre chargés de surveiller l'activité propre de chaque réseau, en particulier en ce qui concerne les mesures de police et de sécurité, contenues dans les lois des 11 juin 1842 et 15 juillet 1845 et les règlements pris pour leur exécution, notamment le décret du 11 novembre 1917. Les pouvoirs de l'Administration sont en cette matière extrêmement étendus et portent sur toutes les conditions et les détails du service, établissement, entretien et surveillance de la voie, passage à niveau, signaux, matériel roulant, composition, circulation, vitesse des trains, recrutement et travail des agents.

II. — Sur le plan financier, la convention de 1921, par la création du Fonds Commun, organise un régime commun à tous les réseaux.

Peu importe que l'équilibre individuel de chaque Compagnie ne soit pas respecté, pourvu que l'équilibre de l'ensemble des Compagnies soit maintenu.

Par l'intermédiaire du fonds commun, les réseaux prospères déversent leurs excédents sur les réseaux déficitaires. Si ces versements ne suffisent pas à couvrir les charges de l'ensemble du réseau français, « le Trésor pour-
« voit à l'équilibre, au moyen d'avances théoriquement
« remboursables dans les deux années par le jeu de relè-
« vement de tarifs. Si ces relèvements, qui dépendent de
« la puissance publique, sont ajournés ou différés (ce qui
« a été) l'aide du budget de l'Etat se prolonge. Ce sont
« donc en définitive, ou les contribuables, ou les usagers,
« qui assurent l'équilibre. L'intérêt des réseaux à bien

« exploiter ne réside plus que dans la possibilité d'accroître
« les primes de gestion qui leur sont allouées en raison,
« d'une part de l'économie dans les dépenses, d'autre part
« du développement du trafic ».

La convention de 1921 offre encore à l'Etat, à propos de cette question des tarifs, une occasion de s'ingérer dans l'administration des chemins de fer : le cahier des charges fixe un tarif maximum ou tarif légal dans les limites duquel sont compris les tarifs généraux approuvés par le Ministre des Travaux Publics.

Toutes les modifications de tarifs proposées par les réseaux doivent être homologuées, suivant des formalités précises, par le Ministre.

2. — *Voies ferrées d'intérêt local*

Comme pour les grandes Compagnies, les modalités de l'exploitation du concessionnaire sont régies par un cahier des charges, dont le type a été arrêté par le Conseil d'Etat. Le contrôle de leur exécution appartient aux Préfets et éventuellement aux Maires. Mais, à la différence des réseaux d'intérêt général, les réseaux d'intérêt local ne sont liés par aucun organisme commun.

La loi de 1913 a d'ailleurs imposé aux concessionnaires certaines obligations, mais en contrepartie, la puissance publique, Etat, départements ou communes, apportent leur aide financière et « le plus souvent, par le jeu des formules adoptées, l'exploitant ne reçoit qu'un salaire de régisseur et ce sont les départements qui supportent le déficit ».

III. — RÉGIME FISCAL

Les charges fiscales supportées par les chemins de fer comprennent, outre des impôts variés, un certain nombre de prestations.

Parmi les impôts, le plus important est la taxe recouvrée sur l'usager à l'occasion du transport. En 1930, cet impôt était de 32 % du prix du billet en vertu d'un règlement d'administration publique du 14 août 1926, pris en application de la loi du 3 août 1926, alors qu'avant guerre, il n'était, en moyenne, que de 12 %.

Cette majoration excessive qui devait en principe n'être que provisoire, subsista jusqu'en 1933 et contribua beaucoup au déficit des réseaux.

D'autres impôts sur toutes les matières imposables créées par l'industrie des chemins de fer, viennent encore augmenter leur prix de revient.

Enfin, comme nous l'avons montré plus haut, un certain nombre de prestations fournies par les Réseaux à l'Etat viennent encore s'ajouter au poids des impôts.

L'Etat, en définitive, supporte le déficit des réseaux mais il est juste de dire qu'il contribue largement à le créer et l'on conçoit fort bien, dans ces conditions, que les chemins de fer n'aient pas été en mesure, en période de crise, de lutter contre de nouveaux concurrents, bénéficiant d'un régime plus libéral, tels que les transports par route et par eau.

B. — L'AUTOMOBILE

RÉGIME JURIDIQUE

Parmi les services réguliers de transport automobile offerts au public, une distinction essentielle est à faire entre deux catégories de services :

Les services subventionnés et les services libres.

D'après les statistiques officielles publiées par le Ministre des Travaux Publics en 1929, la longueur des lignes subventionnées était de 65.543 km et celle des lignes libres de 26.509 km.

Vers 1930, seuls les *services subventionnés* ont un régime juridique particulier. Ils sont assujettis à tout un ensemble de règles et tenus d'observer un cahier des charges qui rapproche beaucoup leur situation de celle des chemins de fer : ils sont régis par la loi du 21 avril 1923.

Dans le cas le plus général, qui est celui où l'entrepreneur est subventionné par le département avec le concours de l'Etat, s'applique le cahier des charges type du 24 mars 1924. L'exploitant est lié pour une durée fixe et s'engage à assurer un service régulier sans interruption, sur des parcours déterminés. Les horaires, les tarifs sont homologués par le Préfet. L'assurance est obligatoire ; des sujétions postales sont imposées.

La poste automobile rurale, créée en 1929, a été dotée, elle aussi, d'un statut juridique.

Le service a pour but l'acheminement du courrier et des colis postaux et est exploité, soit en régie par l'administration des Postes, soit par des entrepreneurs rétribués forfaitairement.

Aux *services libres*, au contraire, n'est applicable que le droit commun seul. Les exploitants sont entièrement libres et ne sont soumis à d'autre régime juridique que celui d'une entreprise commerciale quelconque.

Quant à l'usage qu'ils font des routes, il est encore considéré, vers 1930, comme conforme au pouvoir de jouissance sur le domaine public appartenant à tout citoyen qui en use selon son affectation.

RÉGIME ADMINISTRATIF ET FINANCIER

Au point de vue administratif, une distinction est nécessaire entre la réglementation de police et la réglementation d'exploitation.

La *réglementation de police* est contenue dans le Code de la Route (décret du 31 décembre 1922, modifié par les décrets des 12 septembre 1925, 21 août 1928, 5 octobre 1929, 19 janvier 1933 et 30 juin 1934).

Un certain nombre de mesures de police, relatives à la sécurité sont communes à tous les véhicules d'un même type quel que soit l'usage auquel ils sont affectés.

Les services publics de transport en commun sont assujettis, en outre, à d'autres règles faisant l'objet des articles 34 à 47 du Code de la Route, et justifiés par l'affectation même des véhicules à un service public.

Enfin, toute entreprise assurant des transports en commun étant obligée, sauf exception, de stationner sur la voie publique, est tenue de ce fait de demander et d'obtenir l'autorisation du Maire ou du Préfet, suivant la nature de la voie utilisée. Par le jeu de ces autorisations de stationnement que la jurisprudence du Conseil d'Etat permet de limiter ou de refuser, en raison de la sécurité ou de la

commodité de la circulation et même pour des motifs tirés de la nécessité de protéger l'exploitation d'un service existant ayant obtenu un privilège pour certains parcours, l'Administration peut, mais très indirectement, apporter un peu d'ordre dans les services desservant une localité déterminée.

A la différence de ce qui se passe pour la réglementation de police, une distinction essentielle est à faire en ce qui concerne l'exploitation entre les services subventionnés et les services libres.

Les services subventionnés sont, nous venons de le voir, dans une situation très analogue à celle des chemins de fer.

Les services libres, au contraire, ne sont soumis à aucune obligation particulière et n'offrent de ce fait aucune garantie de permanence ou de responsabilité.

Au point de vue financier, les services libres ne sont là encore soumis qu'au droit commun, alors qu'au contraire les subventions que reçoivent les autres services ont entraîné, pour eux l'établissement d'un régime spécial. Ces subventions leur sont accordées, soit par les départements, c'est le cas le plus général, soit par des communes, soit par des Chambres de Commerce, soit même par l'Etat.

Enfin, quelle que soit la nature du service, aucune dépense d'infrastructure n'incombe aux transports automobiles.

RÉGIME FISCAL

Indépendamment des impôts généraux, il existe toute une catégorie d'impôts spéciaux à l'automobile qui s'appliquent d'ailleurs aussi bien aux services publics de transport automobile qu'aux véhicules automobiles privés.

Il est d'ailleurs à remarquer qu'en 1930 aucun impôt ne frappe particulièrement les services publics automobiles de transport en commun non plus que les poids lourds.

Les impôts spéciaux à l'automobile sont constitués :

1) par la taxe sur la circulation des automobiles suivant la puissance de leur moteur, taxe que fera disparaître la loi du 23 décembre 1933,

2) par les taxes, surtaxes et droits de douane sur les essences, benzols et huiles de graissage,

3) enfin, par la taxe sur les permis de conduire.

C. — LA NAVIGATION INTERIEURE

RÉGIME JURIDIQUE

L'Etat ayant créé et entretenant les voies navigables, la batellerie est en principe libre sur les voies mises à sa disposition. Le régime des transports publics par navigation intérieure est en somme tout à fait analogue à celui des services automobiles non subventionnés.

RÉGIME ADMINISTRATIF ET FINANCIER

Au point de vue administratif, la liberté est la règle, il existe néanmoins une police des voies de navigation contenue dans le décret du 6 février 1932, véritable code de la navigation.

Cette réglementation est édictée en vue de la conservation du domaine public ainsi que de la sécurité et du bon ordre sur les voies navigables.

Au point de vue financier, nous retrouvons encore une analogie entre les services automobiles non subventionnés

et la batellerie : c'est un régime de liberté commerciale qui n'est restreint que par le droit commun.

RÉGIME FISCAL

En matière de batellerie, en 1930, un seul impôt spécial, créé par la loi du 3 août 1926, frappe les transports par eau ; en dehors de cet impôt, aucune contribution n'est demandée aux usagers des voies navigables, pas même aux automoteurs, malgré les dégradations qu'ils causent.

D. — LA NAVIGATION AÉRIENNE

RÉGIME JURIDIQUE

La navigation aérienne n'est exploitée, vers 1930, que par des compagnies subventionnées par l'Etat. Ces différentes Compagnies, au nombre de cinq : Air Union, Air Orient, C. I. D. N. A., la Compagnie Farman et la Compagnie Aéropostale sont des entreprises commerciales privées soumises au contrôle de l'Etat, avec lequel elles ont passé des conventions.

RÉGIME ADMINISTRATIF

Une réglementation générale de police et de sécurité est contenue dans la loi du 31 mai 1924, complétée par le décret du 19 mai 1928.

Depuis le décret du 14 septembre 1928, toute l'aviation dépend du Ministère de l'Air et un décret du 10 mai 1929 a en outre organisé un Conseil Supérieur des Transports Aériens.

RÉGIME FINANCIER

Les tarifs pratiqués en matière de transport aérien ne sont pas du tout en rapport avec le prix de revient qui, prohibitif, éloignerait la clientèle.

Aussi l'Etat qui supporte déjà toutes les dépenses d'infrastructure assure-t-il en outre, par le moyen de subventions, la couverture de la plus grande partie des dépenses des Compagnies aériennes. Celles-ci tirent en effet leurs ressources, pour les 4/5, de l'aide de l'Etat, ce qui explique l'intervention de la puissance publique dans l'exploitation et le fait qu'aucun impôt spécial ne frappe les transports aériens.

L'étude du régime de chacun des moyens de transport nous a permis de constater les différences profondes existant entre eux.

Cette diversité, ces inégalités des conditions d'exploitation sont à l'origine de la crise des transports que nous allons maintenant étudier.

CHAPITRE III

La crise des transports **Ses causes**

I. — ANARCHIE DES TRANSPORTS

Ce n'est pas, comme on pourrait le croire, la crise générale de 1929 qui est la cause génératrice de la crise des transports. Sans nier en effet l'influence de la crise générale, c'est cependant dans un ordre de faits propre aux transports qu'il faut chercher les vraies causes de la crise des transports.

La concurrence naturelle qu'étaient portés à se faire les différents moyens de transport prit très vite, du fait de la diversité et de l'inégalité de leurs conditions d'exploitation, un caractère anormal, chacun s'efforçant d'accroître à tout prix son activité au détriment du voisin.

Ces efforts de chacun se traduisirent par une multiplication des moyens de transport, sans aucun rapport avec les besoins du public qui, au contraire, étaient à cette époque en diminution à cause du ralentissement de la vie économique dû à la crise.

Un véritable déséquilibre en résulta, qui rendit la lutte encore plus âpre.

« Si l'on constate que des trains circulent à vide ou presque sur des voies ferrées pendant que des autobus et des camions transportent sur les mêmes parcours des voya-

geurs et des marchandises, endommageant gravement les routes et les rendant quasi inaccessibles aux usagers normaux (propriétaires de voitures effectuant des transports pour leur propre compte) ; que le chemin de fer, grâce à des prix exceptionnellement réduits, rend inutile une voie navigable creusée ou entretenue à grands frais, il n'est pas exagéré de parler de l'anarchie des transports ».

(Rapport Josse).

Simple manifestation de la libre concurrence fort profitable aux usagers, tentèrent de soutenir les partisans de la liberté des transports, pour justifier ce désordre ; malheureusement, l'usager est en même temps contribuable et par le jeu de l'impôt, c'est lui qui, en définitive, fait les frais de ces transports surabondants.

Nous avons vu en effet la part financière prise par l'Etat dans l'exploitation de chacun des moyens de transport, nous avons vu qu'il couvre le déficit du fonds commun des chemins de fer, qu'il subvient entièrement à la constitution, l'entretien, l'amélioration du réseau routier, du réseau navigable et de l'infrastructure de l'aviation ; qu'il subventionne certains services automobiles et toutes les lignes aériennes.

On conçoit donc aisément que toute augmentation de trafic réalisée par un moyen de transport au détriment d'un autre est contraire à l'intérêt général puisqu'elle est financée en définitive par les deniers publics.

Nous allons d'ailleurs examiner de plus près les charges financières supportées par l'Etat du fait de la lutte des moyens de transport, ainsi que les conséquences néfastes de cette concurrence anarchique pour le fonctionnement de chacun.

II. — DÉFICIT DES CHEMINS DE FER

Nous avons vu qu'à partir de 1930, tous les réseaux, sauf un, étaient déficitaires.

De 1930 à 1934, ce déficit n'a fait que s'accroître, d'après les chiffres communiqués en 1935 par le Ministre des Travaux Publics lui-même, dans une réponse à une question écrite de M. Joseph Denais :

1930	1.298 millions
1931	2.626 »
1932	3.688 »
1933	3.978 »
1934	3.570 »

En fait, on peut estimer le déficit total du fonds commun, pour la période de 1921 à 1924, à environ 25 milliards.

Si l'on ajoute à ce déficit celui des chemins de fer d'intérêt local, on voit combien sont lourdes les charges que supportent les finances publiques du fait des chemins de fer.

Nous sommes donc naturellement amenés à nous demander quelles sont les causes de ce déficit.

A. — Concurrence des autres moyens de transport

Une des principales causes du déficit des chemins de fer doit être cherchée, à notre avis, dans la concurrence désordonnée qu'ils eurent à subir à la fois de la part de la route, de l'eau et de l'air.

1. La concurrence de la route, à l'égard des chemins de fer s'est exercée sur tous les terrains : qu'il s'agisse des

marchandises ou des voyageurs, de trop nombreux services publics de camions et d'autocars ont enlevé au chemin de fer une partie importante, et souvent la meilleure, de son trafic.

De leur côté, les véhicules privés ont beaucoup contribué au déficit des réseaux ; les industriels ne s'adressaient plus en effet aux chemins de fer que pour les transports à bas prix des marchandises sans valeur.

Les taxis collectifs enfin ont atteint sérieusement le trafic de banlieue : on estimait en 1932 à 200.000, au minimum, les personnes transportées par eux journallement.

2. L'apparition des automoteurs a permis à la navigation intérieure de ne plus se contenter des marchandises pondéreuses à faible valeur. Depuis la guerre, grâce à sa liaison avec l'automobile, la voie d'eau s'est assuré le transport rémunérateur de nombreuses marchandises nouvelles : les charbons du Nord, les eaux minérales de Vichy et de Vittel, les vins d'Algérie, etc. Cette activité nouvelle lui a d'ailleurs permis de se maintenir sensiblement au même niveau depuis le début de la crise.

3. La concurrence faite par l'avion au chemin de fer, quantitativement assez faible, mérite néanmoins qu'on s'y arrête ; car elle intéresse le trafic le plus rémunérateur, trafic de luxe et d'urgence. Le transport de l'or, des matières précieuses, des denrées périssables de luxe, des fruits est couramment assuré par l'aviation.

Il ne faudrait pas conclure des observations qui précèdent, que la perte subie par le chemin de fer est due uniquement à une supériorité technique de ses concurrents : nous allons voir que cette supériorité vient presque uniquement de l'inégalité des charges et des obligations auxquelles était soumis le chemin de fer.

B. — *Inégalité des charges et obligations du chemin de fer.*

Nous avons déjà eu l'occasion de voir les différentes obligations pesant sur le chemin de fer.

Parmi ces obligations, celle de transporter tous les voyageurs et toutes les marchandises qui se présentent a la conséquence très lourde de nécessiter la disposition d'un matériel important, dont une grande partie n'est utilisée qu'en période de pointes. Les autres moyens de transport, au contraire, ont la faculté de choisir leur trafic et d'éliminer celui dont le rapport ne leur paraît pas intéressant.

L'obligation d'assurer un service régulier, de faire circuler par exemple un minimum de trois trains par jour, sur toutes les lignes d'intérêt général, se justifiait autrefois quand la suprématie du rail existait, mais n'avait plus sa raison d'être sur les parcours où les trains circulaient régulièrement à vide. Il est bien certain que, libres, les chemins de fer auraient purement et simplement abandonné ces lignes ou, tout au moins, diminué le nombre des trains.

Le statut imposé aux réseaux pour leur personnel, les transports gratuits dus à l'Etat, le contrôle sévère exercé sur leur exploitation, une tarification obligatoire établie, non d'après le prix de revient, mais uniquement dans l'intérêt général, constituaient pour les chemins de fer autant d'entraves que n'avaient pas à supporter les autres moyens de transport.

Les conséquences de cette inégalité de traitement furent « que les bons transports de marchandises, ceux qui payaient beaucoup, ceux qui équilibraient les tarifs faibles, ont été écrémés par l'automobile », ainsi que par les autres moyens de transport.

La situation a été d'ailleurs résumée en ces termes par M. Dautry :

« La clientèle productive échappe chaque jour davantage, mais la clientèle coûteuse reste : le réseau perd les colis de messagerie de Rouen à Paris, la cargaison de cuirs et de coton du Havre, le voyageur et l'or de Londres, les visiteurs français et étrangers de l'Exposition Coloniale, mais il garde les colis de Cancale à Barcelonnette, les voyageurs d'Auteuil et d'Asnières, l'obligation de transporter 50.000 Parisiens le même jour à la mer et d'évacuer immédiatement les houilles importées à Rouen, lorsque la Seine, qui en a ordinairement la mission, et le profit, gèle ou déborde ».

C. — *Inobservation de la convention de 1921*

L'accroissement du déficit des chemins de fer est dû pour une grande part à l'inobservation de la convention de 1921. La convention prévoyait, en effet, pour combler le déficit, une majoration des tarifs ; cette majoration n'ayant pas été autorisée, le fonds commun n'a pas été mis en mesure de rembourser les avances que lui consentait le Trésor.

D. — *La crise économique générale*

Comme nous avons déjà eu l'occasion de le signaler la crise économique générale, sans être une des causes principales du déficit des chemins de fer, a cependant eu son influence sur la crise des transports.

La contraction des échanges depuis 1929 a fortement affecté l'activité des chemins de fer français.

La baisse des recettes est d'ailleurs plus importante que la baisse du trafic, phénomène normal puisqu'ainsi que nous l'avons indiqué, le trafic laissé aux chemins de fer est celui qui est le moins rémunérateur.

E. — *Le fait des chemins de fer*

Une autre cause du déficit, propre cette fois aux chemins de fer, doit être cherchée dans ce fait que, forts du monopole de fait dont ils avaient joui jusqu'alors, les chemins de fer avaient, peu à peu, perdu tout esprit commercial et avaient adopté à l'égard de la clientèle des habitudes de routine et de formalisme.

III. — ANARCHIE DES TRANSPORTS ROUTIERS

Le déficit des chemins de fer n'est pas la seule manifestation de la crise des transports ; l'anarchie des transports routiers en est une autre, ruineuse à la fois pour les finances publiques et pour les transporteurs routiers eux-mêmes.

I. — *Effet sur les charges publiques*

De 35 millions de francs avant guerre, les dépenses d'entretien des routes passèrent, en 1929, à 600 millions. Cette augmentation, si forte soit-elle, était cependant normale, car devant le développement de l'automobile, le réseau routier devait nécessairement être adapté à la nouvelle circulation.

Mais de 600 millions en 1929, les dépenses passèrent à 1.350 millions en 1932 ; en effet, pour lutter contre la crise, l'automobile s'est efforcée dès 1929 d'accroître son

activité en augmentant la charge utile et la vitesse de ses camions et de ses autocars. C'est alors qu'on vit apparaître en grand nombre sur les routes d'énormes poids lourds qui dégradèrent les routes et rendirent la circulation dangereuse pour les usagers normaux; d'où la nécessité d'élargir les routes, d'améliorer le revêtement des chaussées et, en un mot, de réaliser tout un équipement complexe et coûteux pour assurer la signalisation et l'aménagement des virages et des croisements.

Il est donc manifeste que l'inflation des moyens de transport et l'usage anormal fait de la route rendaient plus lourdes pour les finances publiques les charges afférentes au réseau routier.

2. — *Effet sur les transports routiers eux-mêmes*

La multiplication sans aucun frein des transports routiers a amené un double déséquilibre entre la circulation automobile et l'état du réseau routier d'une part, entre le nombre toujours croissant des transporteurs et l'importance de plus en plus faible du trafic d'autre part.

Il en est résulté d'une part un encombrement des routes préjudiciable à tous les véhicules et une insécurité constante pour les véhicules de petite taille et les voitures de tourisme, d'autre part une concurrence acharnée entre les transporteurs qui, pour se prendre ou garder la clientèle, luttèrent à coups de tarifs et d'horaires et finirent par travailler à perte dans le vain espoir d'attirer les voyageurs.

Cet état de choses général a amené parmi les transporteurs routiers des ruines et des faillites nombreuses qui eussent pu assez facilement être évitées.

IV. — ANARCHIE DES TRANSPORTS PAR EAU

Comme les transports routiers, l'état d'anarchie dans lequel se trouvèrent les transports par eau eut pour effet d'aggraver les charges publiques et d'être préjudiciable à la batellerie elle-même.

1. — *Effet sur les charges publiques*

Nous avons eu précédemment l'occasion de signaler que l'Etat supportait intégralement la charge du réseau des voies navigables.

Depuis la guerre, tout un programme de grands travaux a été entrepris pour améliorer la navigation intérieure, installation du halage électrique sur les canaux du Nord et de l'Est, extension du port de Strasbourg, perfectionnement de nombreuses voies navigables, amélioration des écluses, etc., sans que la batellerie participe à ces dépenses.

Les frais d'entretien sont également assurés par l'Etat ; or le perfectionnement des voies navigables a permis l'accroissement du nombre des automoteurs qui, en dégradant les berges et en causant des éboulements, obligent l'Etat à payer de grosses réparations.

La navigation intérieure a donc, elle aussi, sa part de responsabilité dans les difficultés financières de l'Etat.

2. — *Effet sur les transports eux-mêmes*

L'anarchie ne s'est pas traduite ici par une diminution du trafic corrélative à une augmentation du nombre des bateaux, mais par une diminution des délais de rotation du matériel et par un accroissement de son rendement.

L'apparition des automoteurs a en effet bouleversé la navigation intérieure ; leur supériorité sur les bateaux à traction animale leur a conquis la faveur du public aux dépens de ces derniers.

L'inorganisation complète de la profession d'autre part ne permet pas aux mariniens isolés de résister à cette concurrence et il en résulta un avilissement considérable des frêts.

Le désordre qui régnait dans la batellerie a suscité d'ailleurs bien des mécontentements qui furent à l'origine de la grève de 1933.

V. — L'AVIATION

La situation de l'aviation dans la crise des transports présente un caractère très particulier.

L'aviation, moyen de transport jeune et fortement concentré, n'a pas eu à souffrir de la crise.

Représentée uniquement par quelques grandes Compagnies l'aviation s'est développée dans une organisation rationnelle que lui imposait d'ailleurs sa dépendance envers l'Etat.

Mais ce développement, nécessaire il est vrai, s'est réalisé néanmoins par le jeu des subventions aux dépens des finances publiques.

CHAPITRE IV

La coordination nécessaire

De cet inventaire rapide des moyens de transport et de leurs communes misères, il résulte que le Gouvernement avait incontestablement le droit, et même le devoir, d'intervenir pour mettre bon ordre dans une situation aussi désastreuse pour les finances publiques que pour les intéressés eux-mêmes.

Cette intervention du Gouvernement, M. Doumergue l'a justifiée en des termes particulièrement nets dans son discours du 16 février 1934 au Conseil National Economique.

« L'automobile est venue, a-t-il dit, et grâce à la qualité de nos routes — qualité qui coûte cher au Trésor — elle a offert aux usagers de nombreuses lignes secondaires des avantages tels que les trains se sont vidés de voyageurs, parfois aussi de marchandises. Ils sont vides, mais ils circulent. Et au bout de l'année, c'est le Trésor qui paie les frais du déficit des Réseaux : 4 milliards $1/2$ pour l'année 1933 et depuis 4 ans, près de 15 milliards.

Mais sur d'autres parcours, le chemin de fer a gardé tout l'avantage de son incomparable rendement. Va-t-il en profiter ? Non, car ces tarifs sont ainsi faits que, pour soutenir l'industrie, le commerce, l'agriculture, il a consenti certains tarifs de voyageurs ou de marchandises particuliè-

rement bas qui l'ont entraîné à faire payer certains transports, 10, 20, 30 fois ce qu'ils coûtent, afin de rechercher l'équilibre de ses bilans.

Alors, sur les routes parallèles à la voie ferrée les camions sur route, au prix de revient pourtant plus élevé, lui prennent ses riches trafics. Et comme il faut bien adapter les routes à cette circulation pour laquelle elles n'avaient pas été faites, au bout de l'année c'est le budget qui fait les frais : 5 milliards, à peu près, cette année, en attendant mieux.

Déficit des chemins de fer, dépenses excessives d'amélioration et d'entretien des routes, tout est péril mortel pour les finances publiques, mais non pour elles seules. Qui mesurera l'incidence des 15 milliards d'emprunts émis depuis quatre ans pour la seule couverture du déficit du fonds commun, sur le loyer de l'argent, la baisse des titres à revenu fixe, le resserrement du crédit le sort, en définitive de chacune de nos entreprises ?

Il est grand temps, Messieurs, que vous interveniez pour donner aux pouvoirs publics, à la veille des décisions qui s'imposent inexorablement à eux, l'appui de votre clairvoyance, de votre compétence, de votre autorité. Que demain, sur votre avis, le chemin de fer, service public essentiel à l'économie comme à la défense nationale, soit ramené à ses transports productifs et défendu sur les terrains où il excelle, qu'il laisse à l'automobile le champ immense qui lui revient, et que l'automobile n'en sorte pas, à la seule satisfaction d'intérêts privés, pour bouleverser l'équilibre économique des tarifs ferroviaires et, de ce fait, l'économie même du pays. Que rail, route, batellerie, chacun à la place que lui assignent ses aptitudes spéciales, concoure à assurer le meilleur service aux moindres

dres frais. Et un grand pas aura été fait pour la remise en place de notre économie troublée ».

Des paroles aussi nettes dans la bouche d'un Président du Conseil suffisent à prouver l'importance du problème et l'urgence d'une solution.

L'insuffisance des solutions particulières recherchées par les moyens de transport pour porter remède à leurs difficultés propres était manifeste et la gravité de la situation exigeait une solution d'ensemble qui ne pouvait être donnée que par les pouvoirs publics.

Des systèmes très différents furent néanmoins proposés, allant de la liberté absolue à une intervention plus ou moins poussée de l'Etat. C'est l'étude de ces différents systèmes et de la solution finalement adoptée en France qui fera l'objet des chapitres qui vont suivre.

CHAPITRE V

Les solutions proposées

I. — A L'ÉTRANGER.

Avant d'examiner les solutions proposées en France, pour résoudre le problème des transports, il nous paraît intéressant, la concurrence entre les différents moyens de transport s'étant manifestée dans presque tous les pays, de donner un aperçu sur les solutions qui ont été adoptées ou proposées dans certains d'entre eux.

Nous donnerons donc quelques indications sur les mesures déjà prises en 1934 en Angleterre, en Allemagne, en Belgique, en Italie et aux Etats-Unis.

Angleterre.

Pays à réseau routier très dense, l'Angleterre a compris très tôt l'intérêt et l'urgence d'une coordination de ses transports.

Le Gouvernement anglais a traité le problème par des mesures financières. Il a autorisé les chemins de fer, comme il les avait autorisés autrefois à racheter et à combler partiellement 2.400 kilomètres de canaux, à créer des sociétés de transport routier et à investir des capitaux considérables dans les sociétés existantes. Le petit entrepreneur a disparu : les 40.000 autocars anglais sont passés aux mains de quel-

ques dizaines d'entreprises dont les quatre réseaux de chemins de fer sont les plus importants actionnaires et leur nombre a été réduit dans la mesure où ils faisaient double emploi avec le rail.

En 1933, les intérêts des réseaux anglais dans les entreprises de transport par route représentaient 750 millions de francs, largement rémunérés. La répartition est opérée dans un esprit très large par des « Commissaires Généraux du Trafic ». Leur tâche fut d'ailleurs facilitée par le fait que les Chemins de Fer jouissent d'une liberté administrative et tarifaire bien plus grande qu'en France et que la concurrence du Rail et de la Route s'exerçait ainsi dans des conditions moins égales.

Pour les marchandises, la loi subordonne la création de tout service routier à la délivrance d'une autorisation qui en circonscrit l'activité et qui peut être refusée si les transporteurs ferroviaires et routiers déjà en place justifient qu'ils assurent les besoins normaux.

Les réseaux anglais, qui ont très peu de petites lignes et qui souffrent actuellement de la concurrence faite par l'automobile à leurs grandes lignes, ont trouvé dans cette organisation un double avantage, par la suppression des doubles emplois, leurs recettes se sont accrues sur certaines lignes, tandis qu'ils ont réduit leurs dépenses sur d'autres. Ils ont ainsi trouvé dans la participation aux gains de sociétés de transport routier prospères, une compensation aux pertes qu'ils ne pouvaient couvrir autrement.

Allemagne.

En Allemagne, la mainmise de l'Etat sur les transports routiers est complète. Toute création de service routier

est subordonnée à une autorisation qui n'est donnée que s'il n'y a pas double emploi. Il y avait d'ailleurs relativement peu d'automobiles et quant aux chemins de fer ils étaient dès avant la guerre rachetés par les Etats Allemands.

La coordination est dessinée par grandes masses.

C'est ainsi que la « Reichpost » exploitait dès 1931 46.500 kilomètres de services d'autocars (les $\frac{3}{4}$ du total des lignes ; actuellement toute ligne nouvelle organisée par l'autorité publique lui est automatiquement attribuée, le chemin de fer recevant éventuellement une compensation.

Quant aux transports publics de marchandises au delà d'un rayon de 50 km. une autorisation est nécessaire et elle n'est accordée que moyennant des conditions strictes de surveillance et l'obligation d'appliquer des tarifs dont les minima sont imposés.

Enfin, et en vue de réaliser au mieux la coordination, la « Reichbahn » a été chargée en 1934 de construire et d'exploiter un réseau de 4.500 km. d'autostrades représentant une dépense de 5 milliards, afin, dit l'exposé des motifs, « de mettre sous une direction unique l'ensemble du trafic industriel des transports de marchandises à grandes distances ».

Belgique.

Par une loi du 21 mars 1932, la création de tout service routier est soumise à une autorisation préalable qui n'est donnée qu'après enquête et après une adjudication publique. Tout service public d'autocar est régi par un règlement général (assurance obligatoire, obligations vis-à-vis du personnel...) et par un règlement particulier (tarifs, horaires,

itinéraires). En 1933, une surtaxe de circulation de 2 % fut imposée à tous les véhicules affectés aux transports des marchandises sur route et les droits de navigation furent augmentés de 12,5 %.

Les Chemins de fer sont autorisés à prendre des intérêts dans des entreprises d'autocars : en fait, ils n'ont substitué l'autocar au rail que dans un petit nombre de cas.

Italie.

Tout service automobile de voyageurs doit obtenir une autorisation du Ministre des Communications, qui exerce un contrôle sévère sur les horaires, l'état du matériel, etc... Il peut imposer le remplacement des trains sur certaines lignes par des services automobiles exploités par les chemins de fer eux-mêmes.

En fait, l'Italie met en œuvre un grand programme d'autostrades et le développement des services voyageurs sur route se poursuit activement.

Etats-Unis.

Le Gouvernement Américain fait l'expérience d'une coordination. Tous les transports, quoiqu'ils soient libres, ont été placés sous son autorité. En vue de protéger les capitaux considérables investis dans le chemin de fer, la coordination vient de décider qu'aucune entreprise ne pourra exploiter des services routiers sans une autorisation dont la délivrance est soumise à des conditions très restrictives. Chaque entreprise est tenue de publier des prix justes, raisonnables, qui ne soient pas gênants pour les chemins de

fer et qui seront applicables aussitôt qu'ils auront été approuvés par les autorités fédérales.

Quoi qu'il en soit des solutions adoptées, il est frappant de constater qu'aucun pays du monde n'a pensé pouvoir s'en remettre au seul jeu des lois naturelles du soin d'assurer une meilleure organisation des transports. Partout l'intervention de la puissance publique, directe ou indirecte, a été la règle.

Examinons maintenant le problème en France et les politiques qui furent proposées :

II. — EN FRANCE

Vu du point de vue de l'économie générale, le problème des transports se présentait de la façon suivante :

« L'industrie du transport, dans son intégralité doit servir à trois fins :

— Faire vivre dans les meilleures conditions sociales la masse totale d'individus nécessaires à son exploitation.

— Utiliser le capital investi, c'est-à-dire :

Rémunérer ou sauvegarder les capitaux qui y ont été placés,

Offrir un placement sûr aux nouveaux capitaux auxquels il est fait appel.

— Donner des transports utilisables et à des tarifs compatibles avec l'indice des autres activités économiques.

Le problème consistait donc à établir un équilibre entre capitalistes, travailleurs et usagers ». (Le Problème des Transports).

Cet équilibre, on a généralement cru y atteindre par la coordination, mais si la coordination des transports était

plus nécessaire en France que dans les autres pays, l'idée en fut cependant plus lente à s'y imposer. Aussi bien la situation relative de ces industries de transports commandait-elle quelques nuances.

Le fait, d'une part, que l'industrie automobile y tient une place très importante et qu'un très grand nombre d'entreprises routières rendent des services certains ; le fait, par ailleurs, que nombre de lignes de chemin de fer (celles du plan Freycinet, notamment) sont actuellement inutiles, soit qu'elles n'aient jamais eu de vitalité, soit que des services automobiles moins coûteux et plus commodes les aient anémiées, semblaient devoir être retenus depuis plusieurs années comme les deux axes de la coordination future.

Mais l'incompréhension des usagers se refusant à diminuer leur train de vie, le souci de ménager certains intérêts électoraux et aussi l'incertitude des pouvoirs publics ont rendu la solution plus difficile au fur et à mesure qu'elle devenait plus nécessaire.

Quelques groupes cependant se sont attachés, avant que fussent déterminées les bases du système actuel, à bâtir des systèmes cohérents dont les idées extrêmes sont d'une part la liberté totale réclamée par les transports, d'autre part une réglementation autoritaire frappant tous les transports.

A. — *Système de la liberté*

C'est l'application aux transports de la doctrine du « laisser faire ». En 1934, le représentant d'une association de tourisme le défendait en ces termes devant le Conseil National Economique : « La coordination, disait-il, ne peut être imposée par des règlements. Elle se fait naturellement. C'est le client qui est le meilleur juge de ses besoins et des

moyens de le satisfaire. C'est lui qui fait la sélection, en matière de transport comme dans tous les autres domaines de la vie économique ».

Ce retour à la liberté complète est à peine concevable.

Comme nous l'avons dit précédemment, une lutte commerciale n'est légitime que si elle s'engage « à égalité » et que si elle n'atteint pas l'ordre public.

Sous ce double aspect, on conçoit que s'il est possible de justifier la lutte entreprise par deux sociétés routières sur le même parcours (avec le consentement de leurs actionnaires) il n'en serait déjà plus de même de deux réseaux de chemins de fer qui travailleraient parallèlement, puisque l'Etat a financé leur premier établissement et par la suite donné sa garantie à des obligataires et actionnaires. Mais que dire d'une lutte engagée entre des transports automobiles qui empruntent la route de tous et des chemins de fer qui renouvellent, aménagent, entretiennent et gardent leurs voies à leur compte.

Ainsi que l'écrivait en 1932 M. Toutée, membre du Conseil d'Etat :

« C'est aux frais immédiats du Trésor que les chemins de fer améliorent leurs voies et leur matériel pour augmenter la vitesse, réduisent les tarifs pour conserver du trafic, maintiennent, malgré eux d'ailleurs, d'un bout à l'autre de la France, des lignes parasites et coûteuses. C'est aux frais du budget que l'automobile met en circulation, sur des routes dont le tracé ni le sol n'ont été faits pour cela, des engins de plus en plus lourds et de plus en plus rapides ».

Il ne peut donc y avoir concurrence quand les frais de la lutte incombent aux finances publiques et que les armes des adversaires se retournent en définitive contre la collectivité.

Un tel régime est un contresens : bien loin de préparer cette répartition harmonieuse des transports qui reste l'idéal, il faciliterait, par la recherche exclusive des tarifs rémunérateurs, la multiplication des doubles emplois et irait à l'encontre du but.

Il existe toutefois des degrés possibles de liberté sur lesquels peuvent tendre des politiques de transport.

Ces degrés correspondent aux différents allègements qui pourraient être apportés aux chemins de fer pour leur permettre de se trouver à égalité avec les autres transports.

B. — *Système de la réglementation autoritaire*

Si le premier système se réclamait de la liberté, celui-ci, sous le couvert de l'intérêt général, s'en remet à l'autorité supérieure du soin d'ordonner.

Sans doute, l'organisation des transports a-t-elle été de tout temps affaire de Gouvernement ; néanmoins, ce système n'est concevable que dans un pays où les transports relativement peu nombreux s'agencent suivant les relations simples, dans un écheciveau peu serré.

En France, l'Etat, dans la complexité toujours accrue de ses attributions, ne possède pas les organes d'information et de décision, ni de contrôle et de répression pour coordonner en toute souveraineté.

Au système en question se rattachent ceux, plus délicats encore, dans lesquels l'Etat reprendrait à son compte tous les transports ou les grouperait dans un Office National.

Indépendamment de la question du rachat des entreprises, ce système paraît d'une réalisation difficile, sinon impossible, étant donné l'accroissement considérable du nombre des fonctionnaires qu'il nécessiterait.

Citons enfin un certain nombre de systèmes tendant à rétablir l'égalité entre tous les transports par une sélection indirecte, obtenue à l'aide de mesures fiscales et de mesures de police.

CHAPITRE VI

Conclusions du Conseil National Economique

A l'opposé des systèmes précédemment examinés, une solution habile à ménager les intérêts économiques, financiers et sociaux en présence avait été envisagée dès 1930, par des esprits réalistes, solution susceptible d'assurer à chaque mode de transport le trafic auquel il est économiquement le plus apte et de sauvegarder les caractères propres à chacun d'eux.

Malgré les tentatives d'assouplissement de la réglementation des chemins de fer et du système des tarifs, concrétisées par les décrets du 30 septembre 1933 et du 19 janvier 1934, la coordination des transports et la réorganisation des transports étaient devenues une telle nécessité que le Gouvernement saisit le Conseil National Economique, afin de dégager sur chacun des points du problème l'avis des représentants qualifiés des forces économiques dont ce Conseil est composé.

Le Conseil National Economique donna aux débats toute l'ampleur méritée. Après les deux rapports préliminaires de M. Josse, Maître des Requêtes au Conseil d'Etat pour le Rail et la Route et de M. Laroque, auditeur au Conseil d'Etat pour le Rail et l'Eau, les représentants de tous les intéressés vinrent tour à tour exposer leur point de vue.

C'est à une très grande majorité, (en moyenne 20 voix contre 5) que, dans ses séances des 16, 17 février et 14 mai

1934, après l'intervention personnelle (rappelée précédemment) du Président du Conseil des Ministres, le Conseil National Economique adopta les conclusions suivantes de ses rapporteurs :

I. — Il est impossible de laisser s'aggraver ou même se continuer la superposition des moyens de transport et la concurrence désordonnée à laquelle les transporteurs se livrent aux frais de la collectivité.

Une coordination des transports est nécessaire afin d'assurer à chacun le trafic pour lequel il est le plus apte. Le Conseil a reconnu, en effet, que la libre concurrence est impossible et que la liberté laissée à tous ne conduirait jamais à l'harmonie du système.

Les moyens de réaliser cette coordination doivent être cherchés dans une organisation souple et progressive des transports : organisation du régime interne de chacun des moyens de transport pour les mettre dans des situations aussi comparables que possible et équitables pour toutes les entreprises ; organisation de la coordination par une répartition du trafic, souple pour s'adapter aux besoins locaux, et progressive pour tenir compte des situations acquises et ménager les transitions.

Cette répartition du trafic doit résulter d'ententes directes entre les transporteurs intéressés, ententes sanctionnées par l'intervention de la puissance publique, pour leur conserver un caractère de stabilité et de généralité. C'est seulement à défaut d'ententes que la puissance publique interviendra, par voie d'autorité.

Le Conseil préconise, pour cette coordination, la création de conseils régionaux ou départementaux devant être en contact étroit avec les populations, et d'un Conseil Natio-

nal des Transports, destiné à dégager les règles générales et à arbitrer les désaccords.

II. — Pour la réglementation des transports automobiles, le C. N. E. propose, en plus d'une réglementation de police très serrée et d'une révision du Code de la Route, le système de l'autorisation, de courte durée et révocable, pour les transports publics, les transports privés restant entièrement libres. Les transports publics seraient alors soumis à certaines obligations, telles que celles d'assurer un service régulier, de publier leurs horaires et leurs tarifs, d'appliquer un statut spécial à leur personnel.

Quant à la réorganisation du chemin de fer, le Conseil estime qu'elle doit se faire dans le sens de l'assouplissement de son exploitation. Il demande donc la réduction de nombreuses obligations devenues inutiles, la possibilité de substituer des services routiers ou des autorails à d'anciens trains réglementaires et la simplification de la tarification.

III. — Les solutions proposées par le Conseil National Economique, dans le domaine de la navigation intérieure et du cabotage, ont été élaborées dans l'esprit des solutions correspondantes pour l'automobile en ce qui concerne leur coordination avec le rail : ententes, faute de quoi intervention de la puissance publique.

Quant à l'organisation intérieure de la batellerie, le rapport de M. Laroque préconise la limitation de la concurrence étrangère par l'immatriculation en France des seuls bateaux français, la suppression de l'inflation par le contingentement des bateaux neufs, l'organisation d'un service de halage et de remorquage, l'organisation de bureaux d'affrètement et la création de conventions types et de lettre de voiture types pour défendre les intérêts des mariniers artisans.

IV. — Le Conseil estime qu'il n'y a pas encore lieu d'organiser la coordination de l'aviation et du chemin de fer, mais qu'elle devra se faire également par voie d'ententes, quand le moment sera venu.

Les résultats des travaux du Conseil National Economique ont incité le Gouvernement à prendre rapidement les décisions nécessaires, et le 19 avril 1934, pour le Rail et la Route et le 15 mai pour le Rail et l'Eau, deux décrets lois concrétisaient les vœux du Conseil et marquaient le point de départ de toute une législation, que nous allons maintenant étudier.

DEUXIEME PARTIE

LA MISE EN ŒUVRE

Coordination du rail et de la route

La coordination du Rail et de la Route, la plus importante de toutes, a considérablement évolué depuis 1934. On peut distinguer, dans cette évolution, trois grandes périodes:

1. — Avril 1934 à Février 1936.
2. — Février 1936 à juin 1937.
3. — Juin 1937 à Octobre 1938.

TITRE I

AVRIL 1934 A FEVRIER 1936

LES PRINCIPES

Décret loi du 19 Avril 1934

Le décret-loi du 19 avril 1934 a été le point de départ de la réglementation à la coordination du rail et de la route.

Le système repose sur le principe d'une entente professionnelle entre les divers intéressés, entente de caractère amiable qui doit donc entraîner des abandons réciproques.

Conformément aux vœux exprimés par le Conseil National Economique, le système est à plusieurs degrés :

Au premier degré, l'entente directe entre transporteurs.

A son défaut, l'accord qui résulte d'une confrontation des experts désignés par les groupements de transporteurs.

Et enfin, au dernier degré, la sentence arbitrale rendue en connaissance de cause par un arbitre suprême désigné par le Gouvernement.

La puissance publique n'intervient dans chacun des trois cas que pour sanctionner l'entente, l'accord ou la décision arbitrale ; son intervention est donc limitée au minimum.

Nous allons étudier de plus près les dispositions du décret loi :

En premier lieu, il est constitué auprès du Ministre des Travaux Publics un Comité chargé de réaliser la coordination des transports ferroviaires et routiers.

1. — Le Comité dit « de Coördination » est composé de cinq experts et de leur cinq suppléants, représentant les divers intérêts en présence, grands réseaux, voies ferrées d'intérêt local, transporteurs routiers subventionnés par l'Etat, les Départements ou les Communes et, transporteurs routiers non subventionnés (voyageurs et marchandises).

Ces experts doivent, au surplus, s'adjoindre un arbitre désigné par eux-mêmes à l'unanimité (et par le Ministre si l'unanimité n'a pu être réalisée).

2. — Ce Comité est chargé de susciter des ententes départementales et régionales entre tous les transporteurs intéressés, pour l'organisation des transports publics de voyageurs et de marchandises, par fer et par route, y compris les transports à grande distance.

Faute d'entente, l'arbitre soumet au Ministre des Travaux Publics des propositions pour le maintien ou la modification des services existants, la suppression de certains d'entre eux dans un délai fixé spécialement pour chaque cas et la création de services nouveaux.

3. — Les ententes ou les propositions de l'arbitre deviennent exécutoires après l'approbation du Ministre des Travaux Publics, qui doit fixer en définitive les conditions auxquelles devront satisfaire les transports routiers sur les relations prévues pour ces transports.

Ces conditions devront porter, notamment :

Sur les horaires et les tarifs, l'obligation d'assurer le service et de respecter l'égalité de traitement entre les usagers, l'acceptation des transports postaux.

En attendant la conclusion de ces ententes, il est décidé que dorénavant *aucun service de transports publics ne pourra être créé.*

Dans sa lettre explicative au Président de la République, M. Doumergue, alors premier Ministre, met en lumière les résultats qui sont à attendre du décret-loi et les économies qu'il doit entraîner pour le budget de l'Etat.

1. — Les pertes de recettes qu'entraîne pour le chemin de fer la concurrence automobile cesseront immédiatement de s'aggraver.

2. — Le retour à la voie ferrée des transports à longue distance procurera à l'ensemble des réseaux un notable supplément de recettes.

3. — La suppression de certains trafics déficitaires se traduira par une économie d'exploitation.

4. — Enfin sera supprimée une concurrence qui conduit les diverses entreprises à effectuer des transports à perte.

CHAPITRE II

Exécution du décret loi du 19 avril 1934

Deux arrêtés ministériels du 20 juin et du 14 novembre 1934 organisèrent le mode de désignation des experts au Comité de Coordination.

Les élections ou désignations des cinq experts eurent lieu en août, et après quatre mois de travaux, le Comité de Coordination fut en mesure de présenter un ensemble de propositions qui, sanctionnées par le Ministre des Travaux Publics, donnèrent lieu au décret portant « Règlement d'administration publique du 25 février 1935 sur la Coordination des Transports Publics de voyageurs » et au décret portant « Règlement d'administration publique du 13 juillet 1935 sur la coordination des transports publics ferroviaires et routiers de marchandises ».

SECTION I

LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Décret du 25 février 1935

Le décret du 25 février 1935 est divisé en trois parties :

Il constitue en premier lieu, dans chaque département pour la *préparation du travail* et le *contrôle ultérieur* de la coordination un « Comité Technique Départemental des

Transports » analogue au Comité Central et constitué uniquement de transporteurs.

Chaque catégorie de transporteurs en cause dans le département a droit à un délégué et un suppléant désignés pour trois ans, suivant des modalités établies par arrêté ministériel du 27 février 1935.

Comme le Comité Central à l'échelon supérieur, le Comité Technique Départemental a pour but de susciter des ententes en obtenant l'adhésion de tous les transporteurs intéressés à des plans de transport dont il sera appelé à contrôler l'application lorsqu'ils auront été sanctionnés par la puissance publique.

En second lieu, le décret du 25 février 1935 fixe les principes de répartition du trafic entre les chemins de fer et les transporteurs routiers et charge les Comités Techniques Départementaux d'établir suivant ces principes des plans de transport qui déterminent pour chacune des entreprises les lignes à exploiter.

1° *Il faut tout d'abord viser à l'économie et supprimer les services faisant double emploi.*

En règle générale, les chemins de fer renoncent à l'exploitation des petites lignes (12 à 15.000 km pour l'ensemble du pays) et les transporteurs routiers se substituent à eux pour desservir les localités correspondantes.

En contre partie, les transporteurs routiers suppriment ou réduisent leurs services lorsque ceux-ci s'exercent parallèlement aux grandes lignes de chemin de fer et que les réseaux assurent sur ces lignes un service suffisant pour condamner de ce fait le double emploi.

2° Sur les trafics restants, le transport des voyageurs est en principe conservé par les exploitants concessionnaires

ou signataires d'un contrat avec des collectivités, la suppression de services routiers libres pouvant donner lieu à compensation.

En dernier lieu, le décret du 25 février 1935 fixe un certain nombre d'obligations qui devront être imposées aux entreprises de transport public automobile de voyageurs. Ces obligations consistent en particulier dans l'institution d'une tarification pour les services automobiles antérieurement libres dans la détermination des itinéraires, des points d'arrêt, du nombre minimum de voyages quotidiens, des conditions de confort et de sécurité du matériel.

Enfin toutes les entreprises sont obligées de s'assurer dans les conditions prévues par le décret et peuvent être éventuellement utilisées par l'administration des Postes.

SECTION II

LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Décret du 13 juillet 1935

Le problème de la coordination des transports marchandises est beaucoup plus délicat que celui de la coordination voyageurs, car des fraudes particulièrement nombreuses et difficiles à réprimer sont à craindre du fait de l'importance des transports privés qui représentent environ 9/10 des transports automobiles de marchandises.

Le décret du 13 juillet 1935 est, en regard du décret loi du 19 avril 1934, le complément du décret du 25 février 1935.

Il a pour objet de permettre l'établissement des plans de répartition des transports publics de marchandises par

rail et par route. Cette tâche est confiée aux Comités Techniques Départementaux que le décret de février 1935 avait créés pour établir les plans de coordination voyageurs. Le décret du 13 juillet 1935 étend en effet les pouvoirs de ces Comités Techniques Départementaux et les charges de la coordination marchandises.

1. — Le décret du 13 juillet 1935 précise tout d'abord ce qu'il faut entendre par « transports publics ou privés ».

Sont transports privés ceux qu'effectue une personne ou une société pour déplacer une marchandise lui appartenant ou faisant l'objet de son commerce, de son industrie ou de son exploitation, au moyen de véhicules lui appartenant ou mis à sa disposition exclusive pour une durée ininterrompue d'au moins trois mois.

Lorsqu'au contraire un camion est donné en location pour une durée inférieure à trois mois, il y a « transport public » et c'est l'entreprise qui donne ses véhicules en location qui est réputée transporteur public, aux lieux et places du locataire.

Au surplus, tout transport ne rentrant pas dans les catégories précédemment définies sera réputé « transport public ».

2. — Ayant fait cette distinction, le décret du 13 juillet 1935 prescrit le recensement de tous les véhicules ayant le droit d'effectuer des transports publics (tels que ces droits avaient été définis par le décret du 19 avril 1934) en éliminant les camions mis en service après le 19 avril 1934.

3. — Comme pour les transports de voyageurs, la période actuelle, considérée comme transitoire, doit être suivie d'une période de coordination proprement dite où les « plans de transports marchandises » seront mis en vigueur.

Pendant toute la durée d'élaboration de ces plans, des cartes provisoires de transport seront remises aux propriétaires de véhicules, par le Préfet, au fur et à mesure de leur établissement par les Comités Techniques Départementaux.

Le but recherché par le décret est de faire disparaître les doubles emplois les plus certains et d'accorder aux entreprises touchées par cette mesure une activité compensatrice dans l'exécution de transports à petite distance abandonnés par le chemin de fer.

En effet, l'organisation suivant laquelle doit intervenir la collaboration du rail et de la route est ainsi définie par l'article 26 du décret :

« La collaboration reposera sur une préférence réservée aux services routiers pour les transports à petite distance — aux chemins de fer, pour les transports à grande distance — et sur une équitable répartition des transports à moyenne distance ».

Chaque véhicule affecté à des transports publics devra produire à toute réquisition une carte, d'abord provisoire, qui vaudra autorisation jusqu'à délivrance d'une carte définitive au moment de la mise en vigueur des plans de transport.

Cette carte sera délivrée contre paiement d'une redevance au Trésor, redevance qui variera suivant la distance parcourue.

Si en effet le véhicule prétend sortir de la zone des petites distances, on le taxera en fonction précisément du droit qui lui sera reconnu de s'éloigner plus ou moins de son centre et par suite de continuer à faire aux chemins de fer une concurrence plus ou moins importante.

Le principe de cette redevance avait été fixé par un décret loi du 10 juillet 1935.

4. — Le décret du 13 juillet détermine enfin les conditions particulières imposées aux transporteurs publics de marchandises, publication de tarifs, zone d'activité, horaires, itinéraire, obligations de s'assurer, d'entretenir le matériel, d'appliquer la loi de 8 heures au personnel.

En présence des nombreuses infractions aux prescriptions des décrets du 19 avril 1934 et 13 juillet 1935, un *décret-loi du 30 octobre 1935*, ajoute aux sanctions déjà prévues en cas d'infraction à la coordination, le droit pour le préfet de faire mettre, pour une durée de trois à huit jours, au garage, les véhicules en contravention.

CHAPITRE III

Transports privés, transports publics **Véhicules donnés en location** **Arrêt du Conseil d'Etat du 25 mars 1938**

Le décret du 13 juillet 1935 a fait l'objet d'un arrêt particulièrement intéressant du Conseil d'Etat, du 25 mars 1938, relatif à la distinction entre les transports privés et les transports publics.

Le décret du 19 avril 1934 limitait aux transports publics les mesures de coordination à intervenir et donnait, dans son article 7, la définition du transport public.

« Est considéré comme transport public, pour l'application du présent décret, tout service offert au public dans un but commercial pour le transport de voyageurs ou de marchandises ».

D'après cette définition, le transport public ne pouvait résulter que d'un déplacement de marchandises consécutif lui-même à une offre de transport faite au public.

Néanmoins, le 13 juillet 1935, intervenait un règlement d'administration publique dont l'article 4 définissait comme suit le transport privé :

« Sont réputés transports privés de marchandises les transports effectués pour ses propres besoins par une personne ou une société pour déplacer les marchandises lui appartenant ou faisant l'objet de son commerce, de son

industrie ou de son exploitation, au moyen de véhicules lui appartenant ou *mis à sa disposition exclusive pour une durée ininterrompue d'au moins trois mois* ».

D'autre part, l'article 6 du même règlement d'administration publique stipule que les transports effectués par une personne, une société ou une administration, au moyen de véhicules pris en location pour une durée inférieure à trois mois, sont considérés comme des transports publics et précise que, dans ce cas, le propriétaire du véhicule est réputé transporteur aux lieu et place du locataire.

La Chambre Syndicale des loueurs d'automobiles industriels introduisait, dès septembre 1935, un recours au Conseil d'Etat contre les dispositions précitées du règlement d'administration publique du 13 juillet 1935, faisant valoir en effet :

1) Que les entreprises de location de véhicules ne font pas offre de transport au public ;

2) Que les conditions imposées par le décret-loi du 19 avril 1934, pour déterminer le caractère public du transport sont exclusives de toute notion de durée ;

3) Que la qualification de transporteurs attribuée aux loueurs de véhicules, quelle que soit la nature du contrat, n'a pas de base légale dans le décret du 19 avril 1934.

Il n'est pas contestable en effet que les textes relatifs à la coordination n'apportent aucune limitation au droit des industriels et commerçants d'effectuer le transport de leurs marchandises. Ceux-ci peuvent utiliser pour ces transports, soit des véhicules leur appartenant, soit des véhicules pris en location.

Ce droit leur est reconnu si le véhicule est pris en location pour une durée de trois mois. Il est juridiquement

insoutenable qu'il leur soit refusé si le véhicule est pris pour une durée de trois mois moins un jour.

Par ailleurs, il est incontestable que le loueur de véhicules, quand il n'assume pas la direction et la maîtrise du transport ni la responsabilité de la marchandise transportée, n'est pas un transporteur.

La qualification à donner au transport effectué avec un véhicule de louage dépend uniquement des conditions d'utilisation :

Transport privé, si l'utilisateur transporte exclusivement des marchandises qui sont sa propriété ou font l'objet de son commerce, de son industrie ou de son exploitation.

Transport public, dans le cas contraire.

Le 17 juin 1937, un arrêt de la Cour d'Appel de Douai décidait d'ailleurs que le contrat aux termes duquel un camion est mis à la disposition d'une entreprise de transports avec son chauffeur, constitue un contrat de louage de matériel et non pas un contrat de transport, malgré la rémunération kilométrique forfaitaire du bailleur et malgré la location des services du chauffeur, si ce chauffeur est en fait sous l'autorité de l'entreprise locataire du véhicule et alors que cette entreprise fixe seule les itinéraires, les marchandises à transporter, ainsi que les prix à payer par les expéditeurs.

Le 25 mars 1938, le Conseil d'Etat rendait son arrêt :

« Vu 1° la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés par la Chambre Syndicale des Loueurs d'Automobiles Industriels..., la dite requête et le dit mémoire tendant à ce qu'il plaise au Conseil d'annuler pour excès de pouvoir le décret du 13 juillet 1935, concernant la coordination des transports ferroviaires et routiers, en tant que le dit décret a déterminé le caractère des transports publics.

2° La requête présentée pour le Syndicat National des Transporteurs Routiers..., ladite requête tendant à ce qu'il plaise au Conseil d'annuler le décret du 13 juillet 1935, concernant la coordination des transports ferroviaires et routiers.

Oùï M.

Considérant que les deux requêtes sus visées sont dirigées contre le même décret et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision.

Sur la légalité des dispositions de l'article 6 du décret attaqué :

Considérant qu'aux termes de l'article 7 du décret du 19 avril 1934, concernant la coordination des transports ferroviaires et routiers « est considéré comme transport public ; pour l'application du présent décret, tout service offert au public dans un but commercial pour le transport de voyageurs ou de marchandises ».

Considérant que le décret du 13 juillet 1935 pris pour exécution du décret précité du 19 avril 1934, dispose dans son article 6, paragraphes 1^{er}, 2 et 5, que sont réputés transports publics les transports de marchandises effectués par une personne, une société ou une administration, au moyen de véhicules pris en location pour une durée inférieure à trois mois et que, dans ce cas, le propriétaire du véhicule est réputé transporteur aux lieu et place du locataire.

Considérant qu'en ne faisant aucune distinction entre le propriétaire de véhicules qui, exerçant la profession d'entrepreneur de transports publics, loue à ses clients les véhicules dont ils ont momentanément besoin et celui qui, sans exercer un tel commerce, se borne à faire acte de propriétaire en louant ses véhicules soit à des particuliers, soit à

des entrepreneurs de transports, la disposition précitée du décret attaqué revêt un caractère de généralité qui la met en opposition avec les dispositions ci-dessus rappelées de l'article 7 du décret du 19 avril 1934 ; que dès lors, les requérants sont fondés à soutenir que la dite disposition est entachée d'excès de pouvoir.

Sur la légalité des dispositions de l'article 30 du décret attaqué :

Considérant que le décret du 19 avril 1934 a pour objet de régler la coordination des transports ferroviaires et routiers et que ses dispositions n'ont pas pour effet de faire obstacle au remplacement de trains par des automobiles pour l'exploitation d'un service de transports assuré par une compagnie concessionnaire ou fermière de chemins de fer secondaires, d'intérêt général ou de voies ferrées d'intérêt local, qu'il suit de là que le Syndicat National des Transporteurs Routiers n'est pas fondé à soutenir que les dispositions dudit article sont entachées d'illégalité.

Décide :

Article 1^{er}.

L'article 6 du décret sus visé du 13 juillet 1935 est annulé en tant qu'il dispose que, dans le cas où des transports sont effectués par une personne, une société ou une administration, au moyen de véhicules pris en location pour une durée inférieure à trois mois, le propriétaire du véhicule est réputé transporteur public au lieu et place du locataire.

Article 2.

Le surplus des conclusions de la requête du Syndicat National des Transporteurs Routiers est rejeté.

CHAPITRE IV

Réalisations pratiques

Après avoir examiné les principes qui devaient régir la coordination et la mise en application de ces principes, nous sommes tout naturellement amenés à nous demander quels étaient, au début de 1936, les résultats obtenus.

En ce qui concerne la coordination des transports de voyageurs, la situation se résume ainsi :

Dans presque toute la France, les Comités Techniques Départementaux ont établi les plans de coordination des transports publics de voyageurs.

Ces plans ont été soumis aux Conseils Généraux, aux Chambres de Commerce et d'Agriculture.

Dans les dix départements suivants : Ardennes, Meuse, Mayenne, Orne, Sarthe, Haute-Loire, Maine-et-Loire, Tarn-et-Garonne, Vosges, Yonne, les plans ont été approuvés avec quelques réserves par les représentants autorisés des intérêts généraux.

Saisi de ces dix plans, le Comité Central de Coordination a travaillé à les mettre au point en tenant compte, dans la plus large mesure possible, des réserves des Conseils Généraux, des Chambres de commerce et d'agriculture.

Le contenu de ces plans peut se résumer de la façon suivante : sur les 4.323 km. de voies ferrées d'intérêt général des dix départements coordonnés, 1.222 doivent être

complètement fermés à l'exploitation et 1.557 exploités d'une façon réduite. Ces réformes doivent se traduire, d'après les réseaux, par une économie totale de 41 millions par département.

Il faut de plus ajouter que le remplacement des trains supprimés doit entraîner une augmentation du trafic routier dans les régions considérées, d'environ 8.000 cars-kilomètres par jour ».

Malgré ces débuts favorables, les dix accords en question soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics dans les premiers jours de janvier 1936 ne reçurent aucune suite.

Nous venons en effet, le 12 août 1936, le Ministre des Travaux Publics annoncer son intention d'orienter la coordination dans une autre voie et d'élargir la composition des Comités.

2. — En ce qui concerne la *coordination marchandises* comme pour les transports voyageurs, on marque le pas depuis le début de 1936.

Les Comités Techniques Départementaux achèvent le travail préalable de recensement des véhicules affectés à des transports publics, ils procèdent au dépouillement et à la vérification de toutes les déclarations.

Les opérations devaient se terminer au plus tard le 1^{er} novembre 1935 ; mais le délai a dû être prorogé (circulaire du Ministre des Travaux Publics du 26 février 1936).

De ce fait, la date du 1^{er} janvier 1936 qui avait été indiquée comme date extrême pour la conclusion des accords au sein des Comités Techniques n'a pu elle-même être respectée.

3. — *Transports privés :*

La coordination des transports privés présentait des difficultés presque insurmontables.

En vue d'éviter que les transports privés à grande distance ne continuent à se développer au détriment des transports publics, un décret loi du 30 octobre 1935 institue, pour les transports privés, un régime de licences assorties de taxes dont le produit est réparti entre l'Etat et les Départements.

Par ailleurs, toutes les dispositions tendant à assurer la sécurité de la circulation par la réglementation du travail du personnel de conduite des camions sont désormais applicables aux transports privés.

CHAPITRE V

Février 1936 à juin 1936

Les travaux, en ce qui concerne la coordination des transports de voyageurs, sont, au début de 1936, suffisamment avancés pour permettre d'escompter la mise en application rapide de plusieurs accords.

Mais, brusquement, tout se trouve suspendu du fait de la décision prise par le Gouvernement, dans le but d'associer directement les usagers à l'œuvre de coordination, de ne sanctionner aucun plan départemental de transport sans l'avoir soumis au préalable à une Commission d'Etudes de composition étendue.

Constituée par arrêté ministériel du 26 février 1936, cette commission ne s'est d'ailleurs jamais réunie et a été supprimée par arrêté ministériel du 23 novembre 1936.

De telle sorte que, en fait, au moment des élections de mai 1936, aucune réalisation pratique n'existe en dehors du recensement des véhicules affectés aux transports publics.

TITRE II

JUIN 1936 — JUIN 1937

Le nouveau Gouvernement marque dès l'abord sa volonté de modifier les bases du régime, plus spécialement « d'abandonner un système de coordination placé sous le signe exclusif de l'entente entre transporteurs ».

Tout l'effort va tendre à fixer le sens de l'orientation nouvelle à donner à la politique de coordination et à permettre, les travaux de refonte des lois et règlements en vigueur exigeant quelque délai, la réalisation immédiate, dans le cadre de la charte actuelle, de certaines mesures fragmentaires notamment en ce qui concerne les transports de voyageurs.

En fait, durant toute cette période de transaction, la coordination du Rail et de la Route marque le pas.

§ 1. — *Une circulaire du 12 août 1936 donne les premières indications sur les intentions du Gouvernement.*

a) L'absence de réalisation pratique jusqu'à ce jour tient « à ce que la coordination a été entreprise sous le régime exclusif de l'entente entre transporteurs, les divers comités n'étant, en conséquence, composés que de représentants de ceux-ci. Or, si l'avis des transporteurs est sans conteste un élément d'appréciation qui mérite d'être

sérieusement considéré, il ne peut pas être pris pour critérium unique. Ce qui importe avant tout c'est l'intérêt public, c'est celui de l'Etat, des collectivités régionales et des usagers ».

S'inspirant des vœux formulés par les collectivités locales et le Parlement, le Ministre exprime l'intention d'élargir sensiblement la composition des Comités dans le cadre d'une refonte des règlements de 1935.

b) « La considération en tout premier lieu de l'intérêt général amènera vraisemblablement à soumettre les services publics de transports automobiles au régime de l'autorisation, celle-ci devant être logiquement refusée aux services concurrençant inutilement des lignes ferrées à maintenir ».

c) Certaines réalisations pratiques doivent, toutefois, être dès maintenant expérimentées dans des conditions compatibles avec les textes en vigueur, notamment par application de l'article 1^{er} a du décret du 19 janvier 1934 qui autorise le remplacement de certains services ferroviaires onéreux par des services routiers.

§ 2. — *Le 14 novembre 1936 paraît un règlement d'administration publique, modifiant la composition des Comités de Coordination telle qu'elle avait été prévue par le décret du 25 février 1935 et y intégrant des représentants des collectivités et des usagers.*

1. — *Comité central de coordination*

Le « Comité de Coordination » siégeant au Ministère des Travaux Publics comprend désormais :

Un Président désigné par le Ministre des Travaux Publics,

— trois membres du Conseil National Economique désignés par le Ministre de l'Economie Nationale,

— un membre désigné dans son sein par l'Assemblée des Présidents des Chambres d'Agriculture,

— un membre désigné dans son sein par l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce,

— les cinq experts représentant les transporteurs ferroviaires et routiers qui constituaient le précédent Comité de Coordination.

(Les experts antérieurement désignés restent en fonctions jusqu'à expiration de leur mandat, 3 août 1937).

Le Ministre peut demander au Comité d'entendre, sur les questions qu'il juge utile de lui soumettre, le Directeur Général des Chemins de fer, agissant en qualité de commissaire du Gouvernement.

De son côté, le Comité peut demander à entendre le Directeur Général des Chemins de Fer.

Les attributions dévolues jusqu'alors à l'arbitre sont exercées par le Comité de Coordination formulant ses propositions à la majorité des voix.

2. — *Comités techniques départementaux*

Leur composition est modifiée de la façon suivante :

Le Comité Technique Départemental des Transports siégeant au chef lieu du département comprend :

— le Préfet, Président, remplacé en cas d'empêchement par le secrétaire général de la Préfecture,

— deux délégués titulaires et deux délégués suppléants désignés dans son sein par le Conseil Général du Département,

— l'ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du Département ou son représentant,

— deux délégués titulaires et deux délégués suppléants désignés par l'Office des Transports et des P. T. T. et choisis parmi les membres des Chambres de commerce et d'Agriculture intéressées à raison d'un délégué titulaire et d'un délégué suppléant pour chacune de ces deux catégories,

— un délégué titulaire et un délégué suppléant représentant chacune des cinq catégories suivantes :

les grands réseaux

les réseaux secondaires

les entreprises routières ayant des contrats avec le département

les entreprises routières libres exploitant des services de transport de voyageurs dans le Département

les entreprises routières libres exploitant des services de transport de marchandises dans le Département.

(Les experts antérieurement désignés restent en fonctions jusqu'à expiration de leur mandat; 31 décembre 1938).

Le Directeur Départemental des P. T. T. ou son représentant assiste aux délibérations avec voix consultative.

§ 3. — *Le 23 novembre 1936, une circulaire du Ministre des Travaux Publics, adressée aux Préfets, rappelle les directives déjà données par celle du 12 août et précise un certain nombre de points.*

Les Comités Techniques Départementaux nouvellement reconstitués doivent étudier « la situation des transports intéressant les départements en liaison, s'il y a lieu, avec les Comités des Départements voisins pour déterminer quels sont, en dehors des cas envisagés par la circulaire du 12 août 1936, les services ferroviaires et routiers dont l'intérêt

général commande la suppression ou la modification, compte tenu des besoins des usagers ».

Les études des Comités seront communiquées par le Préfet au Conseil Général, ainsi qu'aux Chambres de Commerce et d'Agriculture, puis transmises avec l'avis de ce dernier au Ministre.

La circulaire, d'autre part, règle diverses questions qui, dans l'application, ont donné lieu à difficultés.

Rôle des Assistants Techniques

Les préfets, en leur qualité de Présidents des Comités Techniques Départementaux, sont invités à donner aux Assistants Techniques, désignés par les Comités en vertu de l'article 64 du décret du 13 juillet 1935, « l'instruction de s'abstenir d'user de la faculté de verbaliser qui leur est conférée par l'article 2 du décret-loi du 30 octobre 1935, le soin étant laissé désormais à la gendarmerie et à la police de relever les contraventions ».

— Recensement des véhicules routiers de transport de marchandises.

Ce recensement ayant été achevé le 1^{er} juillet 1936, chaque Comité technique fournira, s'il ne l'a pas déjà fait, un état récapitulatif des véhicules ayant fait l'objet de la déclaration réglementaire.

— Application de l'article 40 du décret du 25 février 1935 (services publics automobiles contractuels).

L'article 40 du décret du 25 février 1935 dispose que :
« Les préfets inviteront les départements et les communes à étudier la prorogation jusqu'au 31 décembre 1940 (date fixée pour l'échéance des ententes prévues par le décret)

des contrats conclus pour l'exploitation de services publics automobiles et venant à expiration avant cette date ou leur résiliation ».

Et que

« Dans le cas où, à défaut de prorogation au profit de l'ancien exploitant, un contrat nouveau interviendrait à l'expiration normale du premier contrat, avec un nouvel entrepreneur nécessairement pris parmi ceux participant à l'entente, celui-ci devra assurer à l'entrepreneur primitif une compensation équitable qui sera déterminée par le Comité technique départemental ».

Cette mesure étant d'une application difficile, les collectivités intéressées conservent leur liberté d'action pour le choix des entrepreneurs des services publics automobiles contractuels.

— *Délivrance des cartes provisoires de transports publics (marchandises).*

Les Comités techniques n'opposeront pas la forclusion aux recours des transporteurs, notamment des petits transporteurs ruraux, à l'occasion de la délivrance des cartes provisoires.

Le Ministre attire, en terminant, l'attention des Préfets « sur ce qu'il est conforme à l'intérêt général de permettre, autant que possible, aux petits transporteurs de se faire les collecteurs des produits destinés au chemin de fer et les distributeurs des marchandises amenées par celui-ci dans les zones desservies par les gares, ces transporteurs devant ainsi, non pas concurrencer le chemin de fer, mais collaborer avec lui. Par contre, il convient de ne pas perdre de vue que les transports de marchandises doivent, de préférence, revenir au chemin de fer et qu'il n'y a d'ailleurs pas lieu de favo-

riser le développement de la circulation des véhicules lourds et rapides nuisibles à la sécurité et à la tenue de la route ».

§ IV. — Dans une LETTRE DU 1^{ER} MARS 1937 AU PRÉSIDENT DU COMITÉ DES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET ROUTIERS, le Ministre des Travaux publics demande à ce Comité d'entreprendre sans délai, en collaboration avec son Administration, la révision de la réglementation et de lui soumettre des propositions.

Les directives générales que le Ministre donne dans cette lettre peuvent être considérées comme la dernière expression de la doctrine du précédent Gouvernement.

I. — *Dispositions Générales*

A. — Il convient d'*abandonner le principe de l'entente* entre transporteurs comme base exclusive des *dispositions* à réaliser.

B. — Ces *dispositions ne doivent pas être conditionnées par la nécessité de procurer des compensations* à toute entreprise routière dont les services seraient reconnus comme devant être modifiés ou même supprimés.

C. — L'intérêt général doit amener à soumettre au *régime de l'autorisation* les services de transports publics par automobiles, y compris ceux qui existent actuellement.

D. — *L'interdiction de la création de services routiers nouveaux est à maintenir.*

E. — En principe, ne devront être supprimées des lignes de chemin de fer d'intérêt général (services des voyageurs ou services de marchandises) que lorsque les Conseils Généraux intéressés auront donné leur adhésion à cette

mesure. Mais le régime de ces lignes pourra être modifié afin d'assurer ce service partie par voie ferrée, partie par route, les horaires étant établis de manière à éviter tout double emploi. En outre, on pourra envisager l'affermage de certaines lignes d'intérêt général aux réseaux secondaires ou d'intérêt local.

F. — En ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local, et les services automobiles contractuels, l'autorité concédante ou qui subventionne le service doit être regardée comme maître du transport, ce qui implique qu'aucune suppression ou modification des services ne pourra être opérée que d'accord avec cette autorité.

G. — Le fonctionnement matériel des Comités de Coordination devra faire l'objet de dispositions précises.

H. — Les pouvoirs d'agents verbalisateurs devront être retirés aux assistants techniques.

2. — *Dispositions spéciales*

En dehors de ces directives d'ordre général, la lettre du 1^{er} mars 1937 contient de nombreuses dispositions spéciales, concernant les uns les transports de voyageurs, les autres les transports de marchandises.

TITRE III

ORIENTATION NOUVELLE DEPUIS JUIN 1937

Dans le cadre des pouvoirs que lui avait conférés la loi du 30 juin 1937, en vue d'assurer le redressement financier, le Gouvernement donna une orientation nouvelle à la politique de coordination des transports.

Le régime se trouvait assez profondément modifié en ce qui concernait la coordination des transports ferroviaires et routiers.

Enfin la constitution d'un Conseil Supérieur des transports, se substituant notamment aux organismes actuels de coordination, traduisait le souci des pouvoirs publics d'assortir d'unité et de cohérence les conceptions en matière de transports.

Dès les derniers mois de 1936, le Gouvernement avait cherché, à la suite de remaniement du Comité Central et des Comités techniques départementaux, à hâter la mise au point de textes définitifs consacrant l'entente entre les transporteurs et les usagers.

Les discussions qui s'étaient établies au sein du Comité de Coordination sur les propositions précises à soumettre au Ministre en vue de la refonte des textes organiques du 19 avril 1934 et des 25 février et 13 juillet 1935, avaient laissé apparaître chez tous les experts le désir d'aboutir rapidement à des solutions équitables.

Les débats trouvèrent leurs conclusions les 8 et 13 juillet 1937, dans le vote unanime de résolutions concernant les transports de voyageurs et les transports de marchandises.

Ces résolutions ont servi de base à l'élaboration d'un nouveau décret loi d'ordre général, *celui du 31 août 1937*.

Préalablement à ce décret loi, et comme pour préparer la réforme d'ensemble, diverses mesures ont été prises, à l'occasion de la révision envisagée de la tarification des chemins de fer, en vue de *ménager une péréquation des charges entre les diverses catégories de transports*.

CHAPITRE I

Péréquation des charges des divers moyens de transport

Comme l'indique en effet l'exposé des motifs précédant le décret du 9 juillet 1937 (section A, Coordination) « l'élévation envisagée pour les tarifs de chemin de fer, si elle était réalisée seule, créerait une inégalité de traitement au bénéfice des transports routiers.

Pour préparer une coordination efficace, il est indispensable de ménager une péréquation des charges entre les catégories de transports en révisant la taxation des carburants et en instituant un régime de licences pour les transports publics et privés ».

Cette péréquation des charges a fait l'objet d'un certain nombre de textes :

Articles 80 à 85 du décret loi du 8 juillet 1937, instituant des licences pour les transports routiers publics ou privés ;

Articles 86 et 87 du même décret loi majorant l'impôt sur les essences poids lourds, gasoils et benzols.

Règlement d'administration publique du 16 juillet 1937, fixant pour les transports routiers privés les redevances annuelles prévues par le décret loi du 30 octobre 1935.

A. — *Licences pour les transports routiers publics ou privés*

Sans préjudice des dispositions actuellement en vigueur et en attendant l'entrée en application sur tout le territoire des mesures relatives à la coordination des transports ferroviaires et routiers, les transports routiers, transports publics de voyageurs ou de marchandises et transports privés de marchandises sont assujettis au versement de redevances au Trésor.

Transports privés de marchandises.

Nous avons vu qu'un décret du 30 octobre 1935 avait posé le principe de l'assujettissement des transports privés de marchandises au versement d'une redevance.

Cette charge, que le décret imposait aux transports privés, était justifiée par le fait que « les transports par route à longue distance sont tout particulièrement dommageables pour le réseau routier, causant ainsi pour les finances publiques une charge considérable qui s'ajoute aux conséquences du détournement du trafic du réseau ferré dont les dépenses d'établissement et d'exploitation incombent à l'Etat ».

Un règlement d'administration publique du 16 juillet 1937 met effectivement en application les mesures envisagées par le « décret loi du 30 octobre 1935 relatif aux transports automobiles privés de marchandises ».

1° *Les transports privés de marchandises* donneront lieu au versement de redevances lorsqu'ils seront effectués hors des limites d'une zone comprenant le département du centre d'exploitation ou du siège social du transporteur et les départements limitrophes.

En ce qui concerne le département de la Seine, la zone fixée ci-dessus comprend le département de Seine-et-Oise et les départements limitrophes.

Tout propriétaire de véhicule automobile passible de la taxe doit, pour chaque véhicule qu'il met en service, être muni d'un permis spécial, dont la remise donne lieu à la perception de la taxe.

Sont exonérés les véhicules à traction animale, les véhicules spéciaux servant au service des pompes funèbres, les véhicules appartenant aux services de la guerre, de la marine et de l'air, les véhicules de types exceptionnels utilisés par les administrations publiques pour des besoins spéciaux, les véhicules servant exclusivement au transport des sacs de dépêches postales et les véhicules employés par des agriculteurs pour la culture des terres, le transport de leurs récoltes et l'exploitation de leur ferme (article 10 décret du 30 octobre 1935).

Le montant des redevances annuelles est fixé selon le tarif suivant :

véhicules dont le poids total maximum en ordre de marche est compris entre 3.000 et 5.000 kilos	1.000 fr.
véhicules dont le poids total maximum en ordre de marche dépasse 5.000 kilos	2.000 fr.
véhicules dont le poids total maximum en ordre de marche dépasse 7.000 kilos sans excéder 10.000 kilos	3.000 fr.
véhicules dont le poids total maximum en ordre dépasse 10.000 kilos, sans excéder 13.000 kilos	4.000 fr.
véhicules d'un poids supérieur à 13.000 kilos	4.000 fr.

plus 500 fr. par tonne ou fraction de tonne au-dessus de 13.000 kilos.

La taxe est réduite de 75 % pour les commerçants et industriels forains.

Les véhicules à accumulateurs électriques et ceux fonctionnant à l'aide de moteurs à combustible interne, alimentés par gazogènes ou par gaz comprimé sont exemptés de la taxe pendant deux ans. A l'expiration de ce délai, ils seront soumis à la demi taxe.

La taxe est applicable aux véhicules qui, venant de l'étranger, effectuent en France des transports privés de marchandises, mais ces véhicules ont la faculté d'être placés sous le régime du permis journalier, entraînant le paiement d'une taxe de 50 francs par jour, quelque soit leur poids.

3°. Le produit de la taxe est réparti à raison de :

75 % au profit du Trésor,

25 % au profit des départements.

2° *Transports publics de voyageurs et de marchandises.*

Les articles 80 à 85 du décret-loi du 8 juillet 1937 établissent pour les transports publics de voyageurs et de marchandises un système de taxe analogue aux dispositions déjà applicables aux transports privés :

a) Tous les transports publics sont assujettis à une redevance annuelle dont la perception donne lieu à la délivrance d'un permis spécial.

Seuls sont exemptés :

— les véhicules n'effectuant pas de transports hors du département de leur centre d'exploitation. Pour les entreprises du département de la Seine, la zone de franchise comprend également le département de la Seine-et-Oise (art. 82).

— les véhicules affectés à un service public de transport de voyageurs, subventionné par le département et reliant des localités situées dans deux départements limitrophes (art. 83).

b) Le montant de la taxe annuelle frappant chaque véhicule est le suivant :

500 fr. par tonne ou fraction de tonne du poids total maximum des véhicules en ordre de marche, pour les transports de marchandises,

125 fr. par place susceptible d'être occupée, avec minimum de quatre places, pour les transports de personnes.

La taxe est réduite de moitié quand la validité des permis est restreinte au département d'émission et aux départements limitrophes. En ce qui touche les transporteurs du département de la Seine, cette dernière zone comprend les départements limitrophes de Seine-et-Oise.

Les véhicules à gazogène ou à gaz comprimé ou à accumulateurs électriques sont exonérés en totalité pendant une durée de deux ans. A l'expiration de ce délai, ils bénéficieront d'une réduction de 50 %.

Les véhicules venant de l'étranger, des colonies françaises ou des pays de protectorat sont soumis à la taxe, mais peuvent être placés sous le régime du permis journalier, entraînant le paiement d'une taxe de 75 fr. par jour pour les transports marchandises et de 3 fr. par jour et par place susceptible d'être occupée pour les transports de voyageurs.

Par analogie avec ce que prévoit le décret loi du 30 octobre 1935, relatif aux transports privés de marchandises, un quart des sommes perçues sera attribué aux départements.

B. — *Relèvement des droits sur les essences poids lourds,
gas oils et benzols*

Les articles 86 et 87 du décret loi du 8 juillet 1937 édictent les majorations ci-après :

Essences poids lourds.

Les droits sont portés de 110,05 par hectolitre à 124,65 (non compris les surtaxes de 10.40 et 0.75 perçues sur ces essences au profit du service des alcools et de l'office des combustibles liquides), ce qui réduit de moitié l'écart d'impôt (25 % en principal plus l'incidence de la taxe unique, soit 2,10) entre les carburants ordinaires et les carburants poids lourds.

Gas oils.

L'impôt sur les gas oils, utilisés en quantité sans cesse croissante par les gros camions de transports, est porté de 63 francs par quintal à 150 francs.

Benzols.

L'innovation est double :

d'une part, est réduite de moitié la différence de 25 fr. par hectolitre dont bénéficie le carburant benzolé par rapport aux carburants ordinaires,

d'autre part, l'exonération d'impôt dont bénéficient les benzols utilisés dans l'industrie est partiellement supprimée.

CHAPITRE II

Orientation nouvelle de la coordination

SECTION I

DÉCRET LOI DU 31 AOUT 1937

L'orientation nouvelle donnée au problème de la coordination par le décret-loi du 31 août 1937 se traduit par des modifications intéressant tant les dispositions générales jusqu'alors en vigueur, que spécialement le régime de la coordination des transports publics de voyageurs et celui de la coordination des transports publics de marchandises.

A. — DISPOSITIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

I. — Organismes chargés d'élaborer la coordination

Le Comité de Coordination, que le décret du 19 avril 1934 avait institué auprès du Ministre des Travaux Publics, est supprimé.

Les comités techniques départementaux par contre subsistent et sont en outre dotés de la personnalité civile.

Enfin (article 22) toutes les entreprises de transports publics par fer et par route sont tenues au versement d'une cotisation destinée à couvrir les dépenses, tant des comités techniques départementaux, que du secrétariat du comité

de coordination des transports ferroviaires et routiers du Conseil Supérieur des Transports.

2.^e — *Mesures destinées*

à faciliter l'aboutissement de la coordination

Compensation des services routiers supprimés

Les mesures adoptées pour réaliser la coordination peuvent conduire, à titre exceptionnel, à supprimer un service routier — reconnu comme faisant double emploi onéreux avec d'autres services plus utiles — sans possibilité de reporter sur une autre relation l'activité de ce service.

L'article 20 du décret-loi prévoit que, dans ce cas, le matériel de l'entreprise ainsi que les installations reconnues nécessaires à l'exploitation et dont le propriétaire justifierait ne plus avoir l'emploi peuvent être repris pour une somme au plus égale à la part non amortie du prix d'acquisition.

Le paiement de l'indemnité de reprise, sauf contribution bénévole des départements intéressés, est à la charge de l'entreprise ou des entreprises appelées à bénéficier de la suppression. Le Ministre des Travaux Publics peut autoriser à procéder à de telles reprises les réseaux de chemins de fer d'intérêt général ou les entreprises subventionnées par l'Etat. Les départements et les communes peuvent donner la même autorisation aux entreprises concédées ou subventionnées par eux.

Le montant de l'indemnité et, le cas échéant, sa répartition, sont fixés, à défaut d'accord, par trois experts désignés à la majorité par le Conseil Supérieur des Transports.

Intervention financière des départements (article 21).

Les départements sont autorisés à utiliser, en vue de faciliter l'aboutissement de la coordination, à l'organisation de services automobiles subventionnés ou aux opérations de résiliation ou de reprise de tels services que comporte la coordination, les sommes qui leur auront été affectées par le Ministre des Travaux Publics sur le produit des redevances et taxes perçues sur les entreprises de transport au titre des décrets-lois des 30 octobre 1935, 8 juillet et 31 août 1937).

Règles applicables à la création des nouveaux services routiers de transport public (article 25).

A compter du 1^{er} septembre 1937, aucun service nouveau ne peut être créé sans autorisation du Ministre des Travaux Publics, donnée après avis du Comité Technique Départemental et du Conseil Supérieur des Transports.

Le Ministre retire, dans les mêmes conditions, quand les prescriptions imposées ne sont pas observées, l'autorisation délivrée par lui, et cela qu'il s'agisse d'un service existant au 1^{er} septembre 1937 ou d'un service nouveau.

Ces pouvoirs peuvent, dans certaines limites qui seront fixées par décret, être délégués aux Préfets statuant après avis du Comité Technique Départemental.

Régime de la répression — Sanctions (articles 26 et 28).

Les contraventions aux dispositions du décret-loi du 31 août 1937 sont punies d'amende (16 à 200 francs).

En outre, les infractions aux mesures édictées en ce qui concerne la création de services nouveaux entraînent, en cas de récidive, pour une durée de trois mois à un an, le retrait du récépissé de déclaration de mise en circulation du véhicule ayant fait l'objet d'un procès-verbal.

Indépendamment des sanctions déjà prévues, toutes les contraventions aux dispositions légales et réglementaires intervenues ou à intervenir peuvent donner lieu au versement immédiat d'une somme de 200 francs, par décision prise par le Préfet sur le vu du procès-verbal et sur l'avis unanime du Comité Technique Départemental.

Constatation des infractions (article 27).

D'une manière générale, les infractions en matière de coordination — y compris celles relatives aux décrets-lois de 19 avril 1934 et 10 juillet 1935 — sont poursuivies par tous les agents ayant qualité pour dresser des procès-verbaux en matière de police de roulage, notamment par la gendarmerie.

Certaines personnes désignées par le Conseil Supérieur des Transports et les Comités Techniques Départementaux peuvent également verbaliser.

B. — DISPOSITIONS SPÉCIALES

AUX TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS

La réglementation en vigueur est modifiée, tant en ce qui concerne la procédure d'établissement des plans de transport qu'en ce qui concerne les conditions d'exploitation des services compris dans ces plans.

En outre, à la suite de la mise en vigueur des plans de transport, les collectivités sont autorisées à réviser les contrats passés par elles avec les entreprises automobiles assurant des services concédés ou subventionnés.

1. — *Les plans de transport — leur établissement*

Le but poursuivi par le Gouvernement est précisé en ces termes dans le rapport qui précède le décret-loi du 31 août 1937 :

« La coordination des transports de voyageurs paraît toutefois ne pouvoir être réalisée qu'à trois conditions :

1° Que les départements, puissances concédantes de services de transports publics subventionnés, soient directement intéressés à la coordination dans le cadre local.

2° Que les ressources créées au profit des départements par le décret-loi du 8 juillet 1937 et le règlement d'administration publique du 16 juillet 1937, soient affectées à la réorganisation des services de transports départementaux et à la transformation des lignes faisant double emploi.

3° Qu'une collaboration s'établisse avec les chemins de fer pour l'organisation des lignes automobiles destinées au remplacement de services ferroviaires.

Ces données impliquent une collaboration indispensable avec les Conseils Généraux. Ce sont eux, désormais, qui seront chargés d'établir les plans départementaux de coordination des transports de voyageurs en collaboration avec les Comités Techniques ».

La procédure est maintenant la suivante :

Articles 1 et 2. — Le Comité Technique départemental met sur pied un projet comportant, notamment, compte tenu des besoins des usagers, des suggestions tendant à réaliser (en principe par voie d'échange) les suppressions de services reconnues nécessaires. Ces propositions sont transmises au Conseil général qui, après leur examen, procède aux modifications qu'il estime utiles et aux négociations nécessaires avec les transporteurs et soumet au Minis-

tre des Travaux Publics le plan d'organisation des transports dans le département.

Dans le cas où le Conseil Général n'aurait pas présenté le plan d'organisation des transports à la date du 1^{er} juillet 1938, le Ministre des Travaux Publics arrêtera les dispositions à adopter, après avis du Conseil Supérieur des Transports (article 3).

Le Ministre des Travaux Publics rend exécutoire, par arrêté, les plans auxquels il donne son approbation ou les dispositions qu'il leur substitue en tout ou en partie.

2. — *Conditions d'exploitation des services
compris dans le plan de transport*

Deux principes sont posés :

— Les services routiers de transport public de voyageurs prévus par le plan de transports sont exploités aux conditions d'une autorisation du Ministre des Travaux Publics et d'un cahier de charges dont le type sera arrêté par décret et qui fixera notamment les règles applicables aux horaires, itinéraires, tarifs, à l'obligation d'assurer le service à l'acceptation des transports postaux, aux assurances (article 5) ;

— Le Conseil Général peut, le cas échéant, dans le cadre du plan approuvé par le Ministre des Travaux Publics ainsi qu'il est prévu à l'article 5, placer certains services routiers sous l'autorité et le contrôle directs du département en passant avec les transporteurs intéressés les conventions nécessaires et en les soumettant à des cahiers de charges.

Taxis ou voitures similaires (article 6).

A dater du 1^{er} janvier 1938, les entrepreneurs ou artisans assurant un transport public de voyageurs sur une relation déterminée au moyen de taxis ou de voitures similaires, doivent OBLIGATOIREMENT faire partie d'une association professionnelle qui sera seule habilitée à recevoir l'autorisation ministérielle requise pour l'exploitation de tout ou partie des services assurés antérieurement au 19 avril 1934 à titre individuel par ses membres.

Services routiers substitués par raison d'économie à un service ferroviaire (article 7).

Lorsqu'il est démontré par les résultats d'une exploitation continue d'au moins une année qu'un de ces services ne peut pas couvrir ses frais, une fois effectués tous les aménagements des conditions techniques et commerciales du service, le chemin de fer peut être autorisé, par le Ministre des Travaux Publics à subventionner ce service.

Services exceptionnels (article 8).

Les exploitants de services exceptionnels, à l'exclusion toutefois de ceux qui disposent au plus de deux véhicules capables de transporter chacun dix personnes au maximum, sont tenus de déclarer les transports qu'ils exécutent (en vue de la délivrance d'une fiche spéciale de contrôle) ainsi que les prix qu'ils perçoivent, la partie de ces prix correspondant au transport devant être telle que les prix du service exceptionnel soient *au moins égaux* à ceux des services réguliers, routiers ou ferroviaires, qu'ils doublent sur tout ou partie du trajet.

Les exploitants de services exceptionnels ont la faculté, pour le paiement des redevances instituées par le décret-loi du 8 juillet 1937, de se placer sous le régime du permis

journalier entraînant le paiement d'une taxe de 2 francs par jour et par place susceptible d'être occupée, cette taxe étant réduite de moitié quand la validité du permis sera restreinte au département d'émission et aux départements limitrophes.

3. — *Revision des contrats passés par les collectivités avec les entreprises automobiles assurant les services concédés ou subventionnés maintenus par le plan de transports*

En raison de la protection que la coordination accorde aux services automobiles maintenus, les collectivités reçoivent le droit de remettre en cause les contrats qui les lient aux entreprises assurant ces services ou, pour l'exécution de ces services, avec d'autres collectivités.

Si l'entente ne peut se faire entre les parties sur les conditions de la révision, la collectivité adresse une demande de résiliation au Ministre des Travaux Publics, qui la soumet à l'examen de la Commission instituée par l'article 6 du décret du 23 octobre 1935, relatif aux transports publics d'intérêt local.

La résiliation est prononcée, le cas échéant, par arrêté du Ministre des Travaux Publics, après avis du Ministre de l'Intérieur.

En cas d'impossibilité d'accord entre les parties sur les conditions de la résiliation, celles-ci sont, dans les trois mois à dater de la constatation du désaccord, définitivement réglées par arrêté des Ministres des Travaux Publics, de l'Intérieur et des Finances, après avis de la commission susvisée.

C. — DISPOSITIONS SPÉCIALES

AUX TRANSPORTS PUBLICS DE MARCHANDISES

Les dispositions se trouvent profondément modifiées en fonction notamment de trois grandes idées :

— La réglementation doit être assouplie au maximum pour tout ce qui n'est pas transports aux grandes distances.

« Une grande liberté sera laissée aux petits transporteurs et aux entreprises exerçant leur autorité dans des zones de faible étendue et par suite non susceptibles de concurrencer le chemin de fer. En particulier, les transports de camionnage rural seront laissés libres » (rapport au Président de la République).

— Nécessité est d'arriver à grouper les transporteurs routiers en des organisations professionnelles par le moyen desquelles l'Administration aura la possibilité de contrôler l'application de tarifs obligatoires.

« Pour les transports à grande distance, le contingentement du matériel étant assuré par la législation actuellement en vigueur, la mesure la plus efficace a paru être d'empêcher la lutte de tarifs actuellement pratiquée entre les divers modes de transport, lutte qui conduit pour les chemins de fer à des pertes de recettes considérables.

Cette concurrence pourra être limitée si les entreprises routières sont groupées en associations appliquant des tarifs homologués et sur lesquelles pourra s'exercer le contrôle de l'Etat et des comités de coordination ».

— Toutes mesures doivent être prises en vue d'empêcher les véhicules spécialisés de prendre du frêt de retour sortant de leur spécialité.

1. — *Nouvelle répartition des transports*

Les transports routiers de marchandises sont répartis désormais en trois catégories, savoir :

- a) transports de camionnage urbain et rural,
- b) transports à petite distance,
- c) transports à grande distance.

Les limites des zones de camionnage de petite distance et de grande distance sont fixées autour de chaque centre en tenant compte, dans chaque direction, de la dimension des mailles du réseau des voies ferrées, de la densité du trafic et de l'importance des localités à desservir.

Les comités techniques départementaux procéderont, sous le contrôle du Conseil Supérieur des Transports, à la répartition des entreprises et de leur matériel entre ces catégories (article 10).

2. — *Transports de camionnage*

Les transports de camionnage rural sont soumis à un régime de simple déclaration. Ils sont exonérés des taxes prévues par le décret-loi du 8 juillet 1937.

Quant aux transports de camionnage urbain, ils seront ultérieurement réglementés par décret.

3. — *Transports à petite et à grande distance*

En premier lieu le décret du 31 août 1937 fixe un certain nombre de conditions générales auxquelles sont soumis également les transports à petite et à grande distance.

Pour tous ces transports, c'est, d'abord, le régime du *contingentement* et de l'*autorisation préalable*. L'autorisa-

tion est donnée par le Ministre des Travaux Publics. Elle fixe les conditions auxquelles doivent satisfaire les transports dans les zones et sur les relations pour lesquelles ils sont prévus, ainsi que la durée de sa validité et fait mention, le cas échéant, des conventions à intervenir entre transporteurs ferroviaires et transporteurs routiers.

Dans le cadre de ce régime général, les modalités suivant lesquelles peut être poursuivie l'exploitation varient suivant qu'il s'agit de transports à petite ou à grande distance.

a) *Transports à petite distance.*

Les entreprises de transports autorisées sont libres, pour les transports à petite distance, de choisir leurs itinéraires, leurs tarifs et leurs marchandises, à la condition de ne créer aucune concurrence nouvelle aux services ferroviaires existant dans la zone et sous réserve qu'une préférence soit accordée au chemin de fer pour les transports massifs, entre les points qu'il dessert (article 12).

Ces transports feront l'objet des taxes instituées par les articles 80 à 85 du décret loi du 8 juillet 1937 (article 12).

b) *Transports à grande distance.*

Les transports par route de marchandises sortant de la zone de petite distance sont qualifiés transports à grande distance.

Les transports à grande distance sont assujettis, comme les autres transports, à des redevances. Le taux de celles-ci sera fixé ultérieurement par décret contresigné des Ministres des Travaux Publics et des Finances, après avis du Conseil Supérieur des Transports : les taux spéciaux ainsi établis se substitueront, à dater de leur mise en application,

aux taux prévus par le décret-loi du 8 juillet 1937 (article 13).

Le décret-loi du 31 août prévoit qu'il y aura réduction des taxes dans deux cas :

1) Bénéficieront tout d'abord d'un abaissement des redevances les entreprises « *qui se seront groupées dans des organisations professionnelles agréées par le Ministre des Travaux Publics, chargées de surveiller l'application par leurs membres de tarifs obligatoires ayant fait l'objet d'une convention avec la S. N. C. F. et homologués par le Ministre des Travaux Publics* (article 14).

2) D'autre part, une réduction pourra être fixée en faveur des véhicules à usage spécialisé non rattachés à un des groupements visés à l'article 14, *à condition que, même à titre de frêt de complément ou de retour, ces véhicules ne transportent jamais de marchandises sortant de la spécialité pour laquelle ils auront été déclarés* ».

Il pourra en être de même en faveur des véhicules donnés en location par des entreprises de louage à des personnes autres que des transporteurs publics, lorsque, normalement, les transports exécutés par ces véhicules ne comportent leur utilisation que dans un seul sens (article 15).

Une fois constitués les groupements visés à l'article 14 et mis en vigueur les tarifs routiers homologués, les Comités Techniques départementaux et le Conseil Supérieur des Transports rechercheront les bases d'une organisation rationnelle des transports publics de marchandises évitant les doubles emplois onéreux pour l'économie générale du pays.

Ils substitueront aux concurrences résultant de ces doubles emplois une collaboration entre transporteurs rou-

tiers et ferroviaires reposant notamment, compte tenu des intérêts et des besoins légitimes des usagers, sur une préférence réservée au chemin de fer pour les transports aux distances élevées.

Le Conseil Supérieur des transports propose la substitution des services ferroviaires aux services routiers à grande distance constituant un double emploi qu'il n'avait pas reconnu inévitable.

Les transporteurs routiers à grande distance qui n'accepteront pas les services de remplacement proposés par le Conseil Supérieur des Transports perdront le droit de renouveler leur matériel et leur service sera totalement arrêté dans un délai qui sera fixé par décret.

Les chemins de fer pourront être autorisés, dans des conditions qui seront fixées par décret, à prélever sur les recettes à provenir du retour d'un trafic au rail, des sommes destinées à faciliter la création et le fonctionnement des services de remplacement visés ci-dessus (art. 17).

4. — Allocation aux départements d'une partie du produit des redevances frappant les services routiers

Un quart des sommes perçues sur les transports publics de marchandises, en exécution du décret-loi du 10 juillet 1935 et des dispositions qui précèdent, sera réparti entre les départements par arrêté du Ministre des Travaux Publics (article 19).

Rappelons que les départements bénéficient également du quart du produit des taxes instituées par le décret-loi du 8 juillet 1937.

SECTION II

LE NOUVEAU RÉGIMÉ
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

(Décret-loi du 31 août 1937, J. O. du 1^{er} septembre 1937)

Le Journal Officiel du 1^{er} septembre a publié un décret-loi en date du 31 août portant approbation de la convention intervenue le même jour entre l'Etat français et les grands réseaux de chemins de fer et créant une Société Nationale des Chemins de fer français.

1. — La société ainsi constituée prend la forme d'une société d'économie mixte, gérée à la fois par des représentants de l'Etat et des Compagnies existantes, puis, après l'expiration des concessions de ces Compagnies, par des représentants des actionnaires de la Société Nationale.

2. — A partir du 1^{er} janvier 1938, la Société Nationale reçoit l'apport des droits d'exploitation antérieurement concédés aux Compagnies du Nord, de l'Est, du P. O., du P. L. M. et du Midi ; l'Etat attribue lui-même à la Société, à la même date, les deux réseaux de l'Etat et d'Alsace-Lorraine. Le droit d'exploiter le réseau constitué par l'ensemble des lignes ainsi transférées est, pour une période de 45 années, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1982, confié par l'Etat à la Société nationale au profit de laquelle est prorogé, jusqu'à cette date, le bénéfice de chacune des concessions des Compagnies au fur et à mesure de leur expiration.

3. — La Société nouvelle prend en charge les obligations existantes des 7 réseaux ; d'autre part, les actionnaires des Compagnies concessionnaires se voient garantir par

l'Etat l'intérêt, l'amortissement, la quote part du dividende actuel de leurs titres compris dans les prélèvements autorisés par la convention de 1921. Enfin, le domaine privé des actionnaires est reconnu leur appartenir et continuera à être géré par leurs Compagnies.

Le capital social est fixé à 1.419.412.000 francs, représenté d'une part par 1.391.024 actions A d'une valeur nominale de 500 francs chacune, qui seront remises aux 5 grandes Compagnies en représentation de l'ensemble de leurs apports ; d'autre part, par 1.447.800 actions B de même valeur nominale qui seront remises à l'Etat en représentation de son apport des réseaux de l'Etat et d'Alsace-Lorraine, et d'une partie, tant des dépenses faites à son compte, antérieurement, sur l'ensemble des réseaux, que des avances faites par lui au fonds commun institué par la convention de 1921.

Les 5 Compagnies actuelles possèdent, jusqu'à la fin de 1955, 49 % du capital de la Société nationale des Chemins de fer français, 51 % de ce capital appartenant à l'Etat.

Il est prévu en outre les conditions suivant lesquelles seront consenties les avances et les émissions des bons et obligations, les exonérations d'impôts dont bénéficieront les intérêts et produits des actions et obligations, ainsi que les réserves obligatoires, la révision des marchés en cours conclus par les Compagnies concessionnaires ; enfin, divers articles du décret traitent des détails d'application du nouveau régime.

4. — Dans le Conseil d'Administration de la Société, l'Etat aura 12 représentants désignés parmi les hauts fonctionnaires de ses services, les 5 Compagnies possédant le même nombre de représentants jusqu'à la fin de 1955.

Le Conseil sera complété par 9 autres membres, ce qui porté le total à 33 membres.

En vue de la constitution de la Société, l'Etat désigne, parmi ses représentants, le Président ; il nomme également les deux vice-présidents, l'un parmi les fonctionnaires de la société, le second parmi les représentants des Compagnies, sur désignation de celles-ci. Il nomme enfin le premier directeur général, son premier adjoint et le premier secrétaire général de la Société.

5. — Comme dans le régime de la convention de 1921, la Société nationale devra, à partir de l'exercice 1943, équilibrer ses recettes et ses dépenses. Cette obligation est assortie des conditions suivantes destinées à en assurer le respect:

La Société nationale ne pourra emprunter pour couvrir le déficit. Il sera pourvu par des avances du Trésor aux déficits qui pourraient se produire dans la période antérieure à 1943. L'équilibre devra être réalisé par le jeu des tarifs ou des économies. Les propositions de relèvement des tarifs que la société devra faire pour éviter le déficit deviendront exécutoire au bout d'un mois après l'avis du conseil supérieur des transports si le ministre n'y fait pas d'opposition. Dans ce dernier cas, celui-ci devra demander au Parlement le vote d'un crédit correspondant. A défaut d'un vote dans les deux mois, la proposition de relèvement de tarifs présentée par la Société entrera en vigueur. D'autre part, le Gouvernement ne pourra demander un abaissement des tarifs que s'il fait voter par le parlement un crédit budgétaire compensatoire. Dans le même ordre d'idées, la convention nouvelle prévoit que la Société nationale sera couverte par l'Administration des P. T. T. du prix de revient des services qu'elle lui rend.

Enfin, pour terminer cette analyse, forcément succincte, nous indiquerons que, aux termes de l'article 38 de la convention, tous les agents des grands réseaux en activité de service au 31 décembre 1937 seront incorporés, à partir du 1^{er} janvier 1938, dans les cadres du Personnel de la Société nationale avec la même échelle, le même échelon et la même ancienneté que ceux dont ils jouissaient sur leurs réseaux.

Les Ministres des Travaux Publics et des Finances conservent sur ce personnel les droits et pouvoirs qu'ils possédaient sur le personnel des réseaux existants.

CHAPITRE III

Le nouveau statut de la coordination voyageurs

Décret du 25 Février 1938

Le décret-loi du 31 août 1937, qui a organisé sur de nouvelles bases la coordination des transports ferroviaires et routiers, devait, ainsi que son texte le prévoit, faire l'objet de décrets destinés à préciser et à compléter ses prescriptions.

L'un des plus importants de ces décrets d'application concernant, en particulier, la réglementation des transports de voyageurs, est le décret du 25 février 1938.

De la superposition de textes existant jusqu'alors résultaient nécessairement quelques obscurités.

La codification opérée par le décret du 25 février 1938 y met fin en ce qui concerne les Comités Techniques Départementaux et la coordination voyageurs, en foi de quoi les décrets du 25 février 1935 et du 14 novembre 1936 sont abrogés.

I. — Le Comité Technique Départemental des Transports

Composition.

La composition du Comité Technique Départemental reste la même que précédemment, sauf que le général com-

mandant la région, ou son délégué, agissant au nom des trois départements de la Guerre, de la Marine et de l'Air, pourra assister avec voix consultative aux séances du Comité.

Ce dernier comprendra donc dix membres à voix délibérative et deux membres à voix consultative, savoir :

A. — *Membres à voix délibérative*

- 1) Le Préfet du Département, président, ou son délégué.
- 2) Deux délégués titulaires et deux délégués suppléants désignés par le Conseil Général.
- 3) L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département, ou son délégué.
- 4) Deux délégués titulaires et deux délégués suppléants désignés par l'Office des Transports et des P.T.T. du ressort.
- 5) Un délégué titulaire et un délégué suppléant représentant chacune des catégories suivantes de transporteurs exploitant des lignes dans le département :
 - Société Nationale des Chemins de fer;
 - Réseaux secondaires d'intérêt général, réseaux de voies ferrées d'intérêt local et de tramways,
 - Entreprises routières contractuelles,
 - Entreprises libres de transport public de voyageurs,
 - Entreprises libres de transport public de marchandises.

B. — *Membres à voix consultative*

- Le Directeur Départemental des P.T.T. ou son délégué.
- Le Général commandant la région, ou son délégué.

Attributions:

Le Comité Technique Départemental est, pour le Conseil Général et pour le Conseil Supérieur des Transports, un organisme d'information, d'étude, et de surveillance. En particulier, il concourt à l'élaboration des plans d'organisation rationnelle des transports qui restent la base de la coordination.

Son action s'étend au ressort du département mais il peut tenir des réunions avec des comités voisins lorsqu'il est nécessaire d'établir un plan de transports régional.

En ce qui concerne plus spécialement les services de voyageurs, le Comité dresse la liste des services et des véhicules dont il y a lieu de tenir compte pour l'établissement du plan et recherche les services nouveaux à y ajouter parce que, pourvus d'une autorisation régulière, à en écarter parce que créés en infraction des textes réglementaires.

Par services nouveaux, il faut entendre notamment :

1° Pour tous services :

La création de lignes ou sections de lignes nouvelles sur les lignes recensées : les prolongements, les changements d'itinéraires entraînant des dessertes nouvelles.

2° Pour les services réguliers :

L'augmentation de la fréquence des voyages hormis les doublages.

3° Pour les services occasionnels :

L'augmentation notable de la capacité de transports.

Le Comité procède aussi au recensement du matériel (non soumis à déclaration) des entreprises contractuelles.

Pour permettre au Conseil Général de dresser le plan départemental de coordination, il établit le programme de lignes ferroviaires et routières afferméés totalement ou par-

tiellement à l'exploitation, des services à échanger, des services routiers auxquels il est impossible d'attribuer un service d'échange.

Le plan doit comprendre tous les services routiers réguliers, périodiques, ou occasionnels exploités sur le territoire du département.

Après l'intervention des arrêtés ministériels sanctionnant les plans, le Comité Technique Départemental contrôle leur application.

II. — *Le plan d'organisation des transports de voyageurs* *Répartition des services entre le Rail et la Route*

Le plan d'organisation des transports a pour objet, comme auparavant, de supprimer les doubles emplois onéreux pour les finances publiques et l'économie générale du pays.

Il est établi d'après les règles suivantes :

1) Le transport des voyageurs sera réservé en principe aux lignes maintenues ouvertes des chemins de fer d'intérêt général, d'intérêt local et des services routiers contractuels, sous réserve de dérogations diverses établies au profit des services libres, mais auxquelles on ne recourra qu'après avoir recherché si le double emploi ne peut pas être évité par des modifications rationnelles d'itinéraires.

2) Pour l'attribution des services d'échanges, les transporteurs routiers assureront le transport des voyageurs.

a) sur les voies ferrées fermées au trafic,

b) entre les agglomérations principales de lignes à grand ou moyen trafic de la S. N. C. F., quand l'importance des localités intermédiaires et leur éloignement du rail le justifieraient du point de vue des usagers.

c) sur certaines des lignes automobiles substituées aux trains par des compagnies concessionnaires ou fermières ou des régies ; dans ce cas, l'exploitation se fera pour le compte de ces dernières.

3) En ce qui concerne les services routiers contractuels, les abandons demandés aux services libres feront l'objet d'arrangements entre l'ensemble des transporteurs routiers.

4) Lorsqu'il ne sera pas possible d'établir le plan de transport sur les bases ci-dessus, le Comité Technique Départemental recherchera avec les transporteurs intéressés les modifications qu'il serait susceptible d'apporter aux suppressions de services projetées.

En particulier, les chemins de fer d'intérêt général pourront faciliter l'établissement du plan de transport :

a) Soit en confiant aux chemins de fer d'intérêt local dont les services doivent être supprimés ou réduits, l'exploitation (tant en voyageurs qu'en marchandises) de certaines de leurs lignes à faible trafic.

b) Soit en supprimant certains trains omnibus.

c) Soit en subventionnant les services routiers substitués par raison d'économie à des services ferroviaires et qui seraient déficitaires.

d) Soit, à titre exceptionnel, en proposant de modifier certaines demandes de suppressions de doubles emplois.

Les départements faciliteront de même l'établissement des plans de transports en subventionnant les transports routiers, en résiliant des contrats d'exploitation de transports routiers, ou en supprimant des services routiers par voie de rachat du matériel.

Champ d'application.

Restent, en dehors de la coordination :

- a) Les transports effectués pour des tiers à titre gracieux.
- b) Les transports de personnes effectués par un particulier quelconque pour son compte personnel.
- c) Les transports de voyageurs par voitures de louage, louées indivisément et sans intermédiaire.
- d) Les transports exceptionnels (services spéciaux destinés à faire face à des besoins qui ne se renouvellent pas régulièrement) ; ces transports sont soumis au régime de la simple déclaration.

Sont soumis à la coordination les services quotidiens ou périodiques d'excursion ou de tourisme, ainsi que les services périodiques de fêtes, foires et marchés qui constituent des services réguliers ; mais des doubles emplois pourront être prévus, d'accord avec l'exploitant du service normal, toutes les fois qu'ils répondront à des besoins réels que ce dernier ne pourrait satisfaire.

Les mesures de coordination réserveront aux réseaux urbains les transports de voyageurs à l'intérieur des agglomérations et ne devront pas faire obstacle au remplacement de ces réseaux par des services automobiles desservant les mêmes parcours.

Sociétés auxiliaires des Grands Réseaux.

Toutes dispositions seront prises par la S. N. C. F. pour supprimer, avant le 1^{er} janvier 1941, toutes les participations directes ou indirectes à des entreprises de transport routiers de voyageurs, qui lui ont été transmises par les grands réseaux d'intérêt général.

Par exception à cette règle, la S. N. C. F. pourra participer aux dépenses des services routiers de voyageurs dans les cas suivants :

1° Exécution de services routiers utiles à l'exploitation du chemin de fer (tels que services de liaison entre une gare et l'agglomération qu'elle dessert, services touristiques) lorsqu'aucune entreprise libre n'aura accepté de s'en charger à ses risques et périls.

2° Organisation, le long de ces lignes maintenues ouvertes au service des voyageurs, de services routiers de voyageurs, à condition que ce mode d'organisation ait été adopté pour faciliter l'établissement du plan de transports.

Collaboration entre chemin de fer et transporteurs routiers.

Les services routiers créés en remplacement des trains peuvent être exploités, soit aux risques et périls de l'entrepreneur, sous réserve de l'attribution éventuelle d'une subvention par le chemin de fer, soit pour le compte du chemin de fer, l'entrepreneur routier exploitant alors comme sous traitant...

Le Chemin de fer et les transporteurs routiers se concerteront pour organiser, au mieux des intérêts des usagers, le transbordement dans les parcours mixtes empruntant à la fois le rail et la route ; ils établiront dans ce but une liaison permanente.

De même, le Chemin de fer réglera avec les transporteurs routiers l'utilisation par leurs services, dans des conditions à débattre, des cours de gares, salle d'attente, etc., et autres dépendances. Enfin, les transporteurs routiers organiseront avec le chemin de fer la délivrance de billets combinés et l'enregistrement direct des bagages, selon des modalités simplifiées conciliant les nécessités du service routier avec les besoins des usagers.

Des dispositions détaillées règlent le jeu des tarifs de manière à éviter toute concurrence entre le rail et la route dans les cas où des services en double emploi auront dû être maintenus.

Services occasionnels d'excursion et de tourisme.

Les services de tourisme, d'excursion ou de pèlerinage qui, bien que faits à la demande, répondent à des besoins du public qui se renouvellent régulièrement pendant une partie de l'année, rentrent dans le cadre de la coordination.

Ils sont dits « services occasionnels ».

Ces services ne sont pas assujettis aux prescriptions énumérées dans le titre III du décret (voir ci-dessous) sauf en ce qui concerne les articles 23 (autorisation) 29 (état et capacité du matériel) 30 (assurances) 33 (personnel) et 37 (sanctions).

III. — *Les dispositions relatives aux entreprises de transports publics automobiles de voyageurs*

Autorisation et cahier de charges. — Toute entreprise libre de transport public de voyageurs recevra, dans un délai de deux mois à dater de l'arrêté ministériel rendant exécutoire le plan de transports, une autorisation ministérielle pour chacun de ses services repris au plan ; à cette autorisation sera annexé un cahier des charges.

Clauses du cahier des charges.

— Les tarifs seront soumis à l'approbation du Comité et rendus publics ; toute proposition de modification sera portée à la connaissance du public au moyen d'affiches ; la perception des prix se fera indistinctement et sans faveur.

— Les tarifs voyageurs des entreprises routières de remplacement de trains comporteront obligatoirement une réduction de 50 % en faveur des bénéficiaires ci-après de tarifs réduits sur les chemins de fer : abonnés, ouvriers et scolaires, mutilés, familles nombreuses, voyageurs de commerce, militaires et marins auxquels il est fait application d'une réduction sur le tarif général en exécution du cahier des charges des chemins de fer.

— Le paiement des transports par priorité des réservistes isolés visé plus loin sera basé sur les tarifs régulièrement en vigueur et assuré par le service de l'intendance militaire sur présentation des bons de transport.

— Les bagages, dans les limites de poids fixées plus loin, devront être acheminés en même temps que les voyageurs.

— Les tarifs en vigueur doivent être affichés dans les voitures et les bureaux de l'entreprise.

— Les plans de transport comportent l'indication des itinéraires suivis par les lignes de transport public et fixent le nombre minimum de voyages quotidiens. Les horaires, qui doivent être approuvés par le Comité Départemental sont établis d'après les besoins de la population ; lorsqu'ils concernent un service aboutissant à la voie ferrée, ils doivent donner avec le chemin de fer le maximum de correspondances compatibles avec une exploitation rationnelle ; les entreprises qui desservent le même itinéraire ou empruntent la même relation doivent se concerter pour décaler leurs horaires.

— Le matériel doit, par sa puissance, sa qualité et son confort, répondre aux besoins des voyageurs. Il doit être constamment entretenu en parfait état, donner une entière sécurité d'emploi et permettre d'assurer le transport des

bagages dans la limite de 20 kg. par voyageur et par colis.

— Tous les voyageurs sont normalement transportés assis.

— Des dispositions spéciales sont prévues pour assurer le transport par priorité des réservistes en cas de mobilisation ou de rappel antérieurement à la mobilisation.

— Les véhicules sont soumis à deux visites techniques par an ; chaque véhicule est accompagné d'une carte d'autorisation de circulation qui n'est délivrée qu'après constatation du bon état d'entretien du véhicule ; cette carte mentionne les dates des visites et, s'il y a lieu, les défauts relevés sur les véhicules ; elle est retirée à l'exploitant, sans préjudice des sanctions édictées par le décret, jusqu'à ce qu'il ait remédié à ces défauts.

— Les entrepreneurs sont tenus de s'assurer sans limitation, auprès des sociétés d'assurances agréées par le Ministre du Travail, contre les risques de responsabilité civile afférents à la circulation des véhicules.

— Des clauses spéciales concernant le transport du courrier postal, des journaux et des colis express et les conditions de ce service (matériel, exploitation, rémunération du transport).

— Le personnel de conduite des véhicules doit offrir toutes les garanties de capacité professionnelle et de moralité ; il est soumis, avant son entrée en service, à un examen médical professionnel qui est renouvelé plus ou moins fréquemment suivant l'âge des individus. L'exploitant est tenu d'appliquer à son personnel les lois et règlements relatifs aux conditions du travail et notamment à la durée légale de la journée de travail.

— Les entreprises sont tenues de verser un cautionnement de garantie.

— Toute infraction aux prescriptions du décret est passible de sanctions qui sont, dans l'ordre croissant : l'avertissement simple, l'amende, l'exclusion de l'entente avec saisie de cautionnement et retrait de l'autorisation d'exploiter un service public pour le présent et pour l'avenir.

La durée de validité des autorisations expirera le 31 décembre 1947.

CHAPITRE IV

Mise au point de la coordination marchandises

I. — Définition du camionnage rural

On sait que le décret-loi du 31 août 1937 sur la coordination du rail et de la route a soumis les transports routiers de camionnage rural au régime de la simple déclaration et les a exonérés des taxes prévues par le décret du 8 juillet 1937.

Un décret du 15 décembre 1937 donne la définition du camionnage rural :

Aux termes de l'article 1^{er}, sont dénommés transports de « camionnage rural » les transports effectués pour des tiers avec des véhicules d'une charge utile maxima de 3,5 tonnes, par des personnes dont le centre d'exploitation se trouve dans une commune rurale, les dits transports comprenant deux catégories générales :

a) Les transports de toutes marchandises sur le territoire de la commune et des communes limitrophes, à la condition que soit l'origine, soit la destination, se trouve dans une commune rurale.

b) Les transports de toutes marchandises entre la commune et la ou les gares voisines qui la desservent normalement et bien que se trouvant hors de la zone définie ci-dessus et de même les transports des produits à destination

ou en provenance des foires et marchés voisins, bien que situés hors de cette même zone, sous la réserve que ces transports soient effectués par des personnes disposant pour leurs propres besoins d'un véhicule automobile et qu'ils ne créent pas une concurrence nouvelle aux transporteurs ferroviaires et routiers qui, à la date du 21 avril 1934, assureraient normalement la même desserte sans parcours détourné excessif.

L'article 2 précise que, par commune rurale, il faut entendre « toute commune rurale dont la population agglomérée au chef-lieu est inférieure à 2.000 habitants ».

L'article 3 édicte que les gares, foires ou marchés visés à l'article 1^{er} seront désignés par le comité technique départemental.

II. — *Contrôle des transports privés de marchandises sur route*

Un décret du 31 décembre 1937 organise le contrôle des transports routiers de marchandises.

Il s'agit, en l'espèce, d'empêcher les transporteurs privés, non munis d'une carte de transport public, d'adjoindre à leur propre frêt un frêt de complément ou de retour constitué par des marchandises ne leur appartenant pas ou ne faisant pas l'objet de leur commerce, de leur industrie ou de leur exploitation.

Le décret institue un carnet de bord et exempté de ce carnet les véhicules utilisés pour des transports privés lorsqu'ils circulent à l'intérieur des zones de camionnage rural et urbain.

III. — Définition des zones de camionnage urbain

Un décret du 7 avril 1938 précise la zone de camionnage urbain :

Article 1^{er}.

Les zones de camionnage urbain, telles qu'elles sont définies par l'article 8 du décret sus-visé du 13 juillet 1935, sont précisées ou modifiées comme suit :

a) Les communes dont la population agglomérée au chef-lieu est inférieure à 2.000 habitants relèvent du décret du 15 décembre 1937 sur le camionnage rural.

b) La zone de camionnage urbain des communes dont la population agglomérée au chef-lieu est égale ou supérieure à 2.000 habitants, mais inférieure à 50.000 habitants, comprend le territoire de la commune et des communes limitrophes.

Si une commune voisine, sans être limitrophe, a des limites très proches et si, par sa configuration, elle se trouve dans le rayon moyen des communes limitrophes, elle pourra être assimilée à celles-ci par décision du Ministre des Travaux Publics, après avis du Conseil Supérieur des Transports.

c) La zone de camionnage urbain des villes de 50.000 habitants et au-dessus sera déterminée par le Ministre des Travaux publics, après avis du Conseil Supérieur des Transports sur proposition du Comité technique départemental, cette proposition devra être adressée au Ministre dans un délai de deux mois à compter de la date du présent décret.

d) La zone de camionnage urbain de Paris et de la région parisienne a pour périmètre les limites administratives d'une cinquantaine de communes énumérées par le

décret, et qui lui assignent sensiblement comme limites extrêmes :

Ezanville, au nord.

Gonesse au N. E.

Villeparisis et Lagny à l'Est.

Monthéry au Sud.

Santeney et Ris-Orangis au S. E.

Gif au S. O.

Saint-Cyr à l'Ouest.

Poissy et Achères au N. O.

Article 2. — Lorsque la zone de camionnage d'une commune urbaine s'étendra sur un ou plusieurs départements voisins, les véhicules affectés au camionnage seront considérés, au point de vue de l'application des articles 80 à 85 du décret-loi du 8 juillet 1937, comme ne sortant pas du département.

Article 3. — La date d'application des dispositions qui précèdent aux transports publics de camionnage sera fixée par décret. A titre transitoire, les cartes de camionnage qui ont été délivrées en exécution du décret du 13 juillet 1935, resteront valables jusqu'à nouvel ordre.

Par contre, les dispositions de l'article 1 ci-dessus entreront en vigueur dès la publication du présent décret pour l'application de l'article 6 du décret sus-visé du 31 décembre 1937, relatif au contrôle des transports privés de marchandises.

IV. — *Le décret-loi du 17 juin*

Le décret-loi du 31 août 1937 a repris la coordination des transports sur des bases nouvelles et donne au Ministre des Travaux publics les pouvoirs nécessaires pour mener à

bien cette tâche. Cependant, une expérience de quelques mois avait fait apparaître sur certains points des lacunes qu'il était facile et urgent de combler, c'est ce à quoi a tendu le décret-loi du 17 juin qui a visé à la fois la coordination rail-route et la coordination rail-eau.

Les modifications apportées aux textes antérieurs, en matière de coordination marchandises, portent notamment sur les points suivants :

1° Déficit des voies ferrées d'intérêt local.

Deux lois du 31 mars 1924 et 17 avril 1927 ont accordé des allocations exceptionnelles aux départements et aux communes à raison du déficit de leurs voies ferrées d'intérêt local. Il paraît nécessaire maintenant de réduire ces allocations lorsque l'autorité compétente persiste à entretenir un réseau déficitaire. En conséquence, les allocations seront réduites quand le coefficient d'exploitation du réseau sera supérieur à 1,5 et supprimées quand il sera égal ou supérieur à 2.

2° Infractions aux règles de la coordination.

Les sanctions prévues pour infractions aux règles de la coordination ont été renforcées une première fois par le décret du 30 octobre 1935. Toutefois, elles se sont révélées insuffisantes pour protéger efficacement la S. N. C. F. et les transports publics en situation régulière. Aussi les délais de mise au garage qui étaient jusqu'alors de 3 à 8 jours, sont-ils portés de 8 jours à 1 mois et une clause nouvelle stipule qu'en cas de récidive (cas qui n'était pas prévu antérieurement) ils pourront s'élever de 2 à 6 mois ; par ailleurs, une procédure plus rapide renforce l'action directe des comités techniques départementaux.

Les mesures de contrôle instituées à l'égard des transports privés étaient dépourvues de sanctions. Désormais les infractions seront passibles d'une amende qui, en cas de récidive, pourra être accompagnée du retrait temporaire de l'autorisation de circulation.

3. *Transports de marchandises à petite distance.*

Les principes généraux posés pour cette catégorie de transports par le décret du 31 août 1937 ne sont pas modifiés ; ils resteront, comme auparavant, soumis au régime du contingentement, mais pour prévenir une concurrence exagérée de la part de certains d'entre eux, des mesures spéciales seront prises.

a) Pour les transporteurs publics routiers exerçant une activité mixte et pour lesquels l'exécution des transports publics n'est qu'un accessoire de leur activité principale.

b) Pour les transporteurs publics routiers qui ont été autorisés à substituer des véhicules automobiles à leurs véhicules hippomobiles.

En outre, l'activité des véhicules visés par ces deux paragraphes ne pourra dépasser celle constatée au 21 avril 1934.

4. *Transports de marchandises à grande distance.*

Les deux grandes innovations réalisées par le décret-loi sont les suivantes :

a) *Tous les transporteurs publics routiers de marchandises à grande distance sont tenus d'appliquer des tarifs arrêtés par le Ministre des Travaux Publics.*

b) Ils seront soumis, comme il était déjà prévu, à des taxes qui pourront être réduites quand ils se seront réunis dans des groupements professionnels, mais ils participeront à l'élaboration des tarifs.

En outre, les règles du contingentement seront assouplies.

5. *Véhicules affrétés ou loués.*

Une réglementation spéciale sera prise, par décret, d'une part pour régler les conditions d'affrètement d'un camion par une personne autre que son propriétaire, d'autre part pour réglementer le transport des marchandises effectué par camions pris en location.

6. *Variation des taxes en fonction de l'activité des entreprises.*

« La coordination, lit-on dans l'exposé des motifs, aboutira, lorsqu'elle sera terminée, à conférer aux services routiers de voyageurs un véritable monopole de fait et à assurer aux services routiers de marchandises une protection des plus efficaces ».

Si certaines lignes resteront toujours d'une exploitation difficile, d'autres permettront la réalisation de bénéfices qui peuvent être importants. Pour conférer plus de souplesse aux contrats qui lient les entreprises exploitantes aux collectivités, le décret-loi stipule que les taxes sur la coordination visées par le décret-loi du 31 août 1937 pourront varier, soit d'après le tonnage, soit d'après le tonnage kilométrique, soit d'après tous autres éléments de l'activité des transports. En outre, pour donner à l'Etat la possibilité de récupérer une part des bénéfices qu'il aura contribué à créer par son intervention, il pourra être institué une taxe spéciale en vue de tenir compte de la variation de la situation de chaque exploitation routière résultant de la coordination. Cette dernière taxe pourra être réduite pour les entreprises qui affecteront une partie de leurs bénéfices à l'amélioration du service au profit de l'usager.

7. *Durée des autorisations.*

La durée des autorisations est fixée uniformément à dix ans pour prendre fin le 31 décembre 1947 en ce qui concerne les transports de voyageurs, le 31 décembre 1948 en ce qui concerne les transports de marchandises ; il est précisé en outre que ceux des transporteurs qui, à l'expiration de ce délai, ne bénéficieront pas d'une autorisation nouvelle, pourront seulement prétendre, sous certaines conditions, à la reprise de leur matériel et de leurs installations non amortis.

8. *Contrôle des prix.*

Enfin, le décret-loi rend permanente la surveillance exercée actuellement, par les Comités Techniques Départementaux et édictent des dispositions qui fixent leurs obligations et faciliteront leur tâche.

V. — *Décret du 21 août 1938, relatif au carnet de bord*

L'obligation du carnet de bord avait été imposée par le décret du 31 décembre 1937 à tous les véhicules utilisés pour le transport privé des marchandises.

Le décret du 21 août 1938 étend l'exemption du carnet de bord à de nombreux véhicules circulant dans des conditions particulières et un arrêté du 5 septembre 1938 assouplit sensiblement les formalités imposées aux assujettis.

Un arrêté du 10 septembre 1938 a défini les conditions dans lesquelles sera établi le carnet individuel de toutes les entreprises de transport par terre.

VI. — *Réglementation des transports publics
de camionnage urbain*
Décret du 16 septembre 1938

Le décret du 16 septembre 1938 précise les catégories de transports qui tombent sous la dénomination de transport public de camionnage urbain et établit les conditions d'exécution de ces transports.

Sont dénommés « transports de camionnage urbain » les transports publics routiers de marchandises dont les points de chargement et de déchargement sont tous deux compris dans une même zone de camionnage urbain.

L'exécution des transports de camionnage urbain est subordonnée à la délivrance d'une autorisation qui sera délivrée par le préfet, sur avis conforme du Comité technique départemental.

1° Cette autorisation sera délivrée de droit :

a) Pour tous les véhicules régulièrement recensés qui effectuaient des transports de camionnage urbain avant le 21 avril 1934.

b) Dans la limite d'un maximum de deux tonnes par cheval remplacé, aux camionneurs urbains qui, avant le 21 avril 1934, utilisaient pour leurs transports des véhicules à traction animale et qui demandent à substituer, partiellement ou totalement, la traction auto à la traction hippo.

c) Dans la limite du nombre de véhicules et du tonnage utile nécessaire pour faire face au trafic qu'ils assuraient dans la zone de camionnage avant le 21 avril 1934, aux transporteurs à grande distance qui substitueront à leurs transports par route des transports mixtes rail-route.

2° Cette autorisation sera délivrée aux camionneurs qui utilisant déjà des véhicules autorisés au camionnage; deman-

deront, soit à mettre en circulation un véhicule supplémentaire, soit à remplacer un véhicule autorisé par un autre véhicule de tonnage supérieur, si ces camionneurs justifient, auprès du Comité technique départemental, la nécessité de l'accroissement de leur parc par le développement de leur trafic de camionnage et sous les réserves stipulées à l'article 3 ci-dessous. Faute de réponse par le Préfet dans le délai de 3 semaines à partir de la demande l'autorisation sera considérée comme accordée.

3° La création d'entreprises nouvelles de camionnage est subordonnée à l'autorisation du Ministre des Travaux Publics, après avis du Comité Technique départemental des transports et du Conseil Supérieur des Transports, la Chambre de Commerce et les organisations professionnelles locales de transporteurs entendues.

Cette création pourra être demandée au Ministre par la Chambre de Commerce-intéressée, même si aucune entreprise n'a demandé au préalable à bénéficier de cette création, si elle justifie que l'organisation du camionnage dans une ville ne permet pas de faire face aux besoins des usagers soit pour insuffisance du parc, soit pour toute autre cause.

Article 3. — Les entreprises qui utilisent des véhicules autorisés à exécuter à la fois des transports de camionnage urbain et des transports en dehors de la zone de camionnage urbain ne pourront être autorisées à mettre en service des véhicules supplémentaires ou à remplacer certains véhicules par d'autres de tonnage supérieur, que si elles justifient auprès du Comité technique départemental que cette opération est rendue nécessaire par le développement de leur trafic de camionnage et qu'elle n'entraînera aucun accroissement de leur activité en dehors de la zone de camionnage urbain.

Les véhicules ainsi autorisés devront être affectés exclusivement aux transports de camionnage urbain ; et à l'occasion des demandes qui lui seront présentées, le Comité technique départemental procédera, en accord avec le transporteur intéressé, à la spécialisation des véhicules du parc ancien, chaque fois que cette spécialisation sera possible et en conservant à chacun des véhicules du parc des conditions d'utilisation normales.

Article 4. — Les autorisations visées à l'article 2 (§ 2 et 3) et à l'article 3 seront annulées si, dans les 30 jours qui suivent leur notification, le camionneur n'a pas mis les véhicules correspondants en circulation ou n'a pas procédé, dans le même délai, à la commande ferme de ce matériel.

De plus, tout camionneur qui demandera l'autorisation d'augmenter le tonnage de ses véhicules affectés au camionnage urbain devra :

a) S'interdire toute cession de droits relatifs à des véhicules anciens ou nouveaux, affectés en tout ou en partie au camionnage urbain, depuis le moment où il aura demandé l'autorisation préfectorale jusqu'à l'expiration d'une période d'un an à compter de la mise en service du matériel nouveau.

b) En cas de cession de son entreprise, exiger de son acquéreur qu'il prenne à sa charge l'obligation ci-dessus.

En cas d'inexécution de l'une quelconque des obligations a et b ci-dessus, l'autorisation sera annulée et le camionneur ou son cessionnaire perdra, pendant 3 ans, tout droit à une nouvelle augmentation du parc. Toutefois, des dérogations pourront être apportées à cette règle, dans le cas de décès, maladie grave, faillite ou liquidation judiciaire.

Article 5. — Les véhicules spécialement affectés aux transports de camionnage urbain doivent être munis d'une

carte de camionnage conforme au modèle qui sera fixé par un arrêté du Ministre des Travaux Publics ; la délivrance de cette carte tiendra lieu de l'autorisation prévue à l'article 16 du décret-loi du 31 août 1937, elle sera valable jusqu'au 31 décembre 1948.

Article 6. — Les transporteurs, titulaires de cartes de transport de petite ou de grande distance ne comportant pas l'autorisation d'exécuter des transports de camionnage urbain, pourront effectuer des transports compris dans l'intérieur d'une zone de camionnage pour la collecte ou la distribution de marchandises, s'ils sont en mesure de justifier que toutes les marchandises transportées font l'objet de transports par route, par leurs soins, à destination ou en provenance de localités situées en dehors de cette zone de camionnage.

CHAPITRE V

Décrets du 12 octobre 1938

La coordination du rail et de la route vient de faire l'objet de dix nouveaux décrets publiés au Journal Officiel du 15 octobre :

Par ces textes, le Gouvernement nous apprend l'Exposé des motifs, espère avoir « achevé la réglementation de la coordination du rail et de la route » sous réserve bien entendu des retouches ultérieures indiquées par l'expérience.

Les décrets répondent à des objets divers. Les uns tendent à remédier aux imperfections de la législation existante en tenant compte de l'expérience acquise : c'est le cas notamment des décrets sur le camionnage rural, sur les transports de marchandises à petite distance, sur le carnet de bord. En conséquence, les textes antérieurs sont élargis ou simplifiés et les doléances auxquelles ils avaient donné lieu de la part des usagers et des transporteurs reçoivent de notables satisfactions.

D'autres décrets tendent à limiter la concurrence en relevant les tarifs routiers au niveau, sinon même au-dessus, des tarifs du mode de transport concurrencé : c'est le cas des taxis collectifs, des services routiers de voyageurs maintenus en parallèle au chemin de fer et surtout des transports routiers à grande distance.

Ces décrets sont de beaucoup les plus importants. On ne peut pas dire absolument qu'ils introduisent le principe

de l'égalité tarifaire dans notre législation de la coordination, car ce principe y figurait déjà, mais ils en généralisent l'application, ils en font même une des bases de la coordination, et c'est à lui qu'ils font appel pour assurer entre le rail et les transports routiers à grande distance le partage de trafic qui n'avait jamais pu être réalisé jusqu'à présent.

Dorénavant, en effet, les tarifs des deux modes de transport étant égalisés, la clientèle n'ira plus au plus offrant mais à celui des deux qui lui assurera le meilleur service. La concurrence changera de terrain ; de tarifaire qu'elle était, elle deviendra commerciale. Le public jugera en dernier ressort et guidera son choix sur la qualité du service.

Il faut reconnaître que l'on est loin du système de l'entente, de la coordination amiable ; mais cette formule s'étant heurtée aux intérêts particuliers, les ententes n'ont jamais pu être réalisées et force a donc été de passer à la coordination autoritaire.

*
* *

Voici une analyse des dispositions essentielles des nouveaux décrets dans l'ordre de leur insertion au Journal Officiel :

A. — COORDINATION VOYAGEURS

1. — *Services routiers parallèles au chemin de fer*

Le décret du 25 février 1938 stipulait que les tarifs des services routiers seraient au moins égaux aux tarifs ferroviaires, mais subordonnait cette clause de parité à l'application des plans de transport. La mise en vigueur de la coordination ayant été retardée, le nouveau texte impose

dès maintenant cette parité aux services routiers parallèles au chemin de fer. Par ailleurs, le décret supprime les compensations prévues antérieurement en faveur des transporteurs routiers dont l'application de la parité aurait réduit le trafic.

2. — *Taxis collectifs*

Les services de taxis collectifs sont soumis au régime de la déclaration et appliqueront, à partir du 1^{er} janvier 1939, des tarifs supérieurs de 20 % aux tarifs du chemin de fer et des transports en commun.

B. — COORDINATION MARCHANDISES

1. — *Camionnage rural*

Le décret du 13 décembre 1937 sur le camionnage rural est abrogé et remplacé par un texte plus libéral ; la zone de camionnage rural est élargie ; elle comprendra désormais le canton du centre d'exploitation et les cantons limitrophes alors qu'elle n'embrassait que le territoire de la commune et des communes limitrophes. Le poids des véhicules autorisés est porté de 3,5 tonnes à 10 tonnes.

2. — *Transports de marchandises à petite distance*

La zone de petite distance avait été fixée primitivement par l'article 34 du décret du 13 juillet 1935 à 50 km. autour du centre de chargement ou de destination. Par le nouveau décret, le transport à petite distance est le transport public routier de marchandises dont les points de chargement et

de déchargement sont compris à l'intérieur d'un même département ou de deux départements limitrophes. La zone de petite distance correspond donc aux divisions administratives françaises. A l'intérieur de cette zone, les transports routiers seront libres, sous réserve de ne pas faire de concurrence nouvelle au chemin de fer ; celui-ci, de son côté, ne devra pas concurrencer par des baisses de prix les transports routiers régulièrement autorisés.

Les entrepreneurs routiers devront tenir un registre pour toutes les expéditions effectuées à plus de 100 km. et adresser au mois de janvier au Comité technique départemental un relevé de chacun des parcours supérieurs à 100 km. sur lesquels ils auront transporté plus de 100 tonnes de marchandises pendant l'année précédente, avec indication du tonnage et de la nature des dites marchandises.

3. — *Transports de marchandises à grande distance*

Le décret relatif à ces transports est considéré par l'Exposé des Motifs comme le plus important de tous. C'est en effet la concurrence des transports routiers à grande distance qui a causé le plus de dommage aux recettes du chemin de fer ; non seulement le camion a enlevé au fer les transports les plus rémunérateurs, mais encore le chemin de fer a dû, pour protéger le trafic qui lui restait, procéder à des abaissements de tarifs très importants. Il est impossible de revenir sur l'état de fait actuel, mais il est urgent de mettre fin à l'anarchie des tarifs des transports routiers. La concurrence pourra encore jouer aux grandes distances entre le chemin de fer et la route, mais seulement par la qualité du service. Les tarifs des transports routiers devront être au moins égaux aux tarifs du chemin de fer. Ainsi,

lorsque deux moyens de transport seront en compétition, la marchandise ira à celui qui rendra le meilleur service: C'est la seule base d'une répartition rationnelle du trafic ».

Sont dénommés « transports à grande distance » tous transports publics routiers de marchandises dont les points de chargement et de déchargement ne se trouvent pas, soit dans le même département, soit dans les départements limitrophes.

A partir du 1^{er} janvier 1939, les tarifs de ces transports devront, pour toutes les expéditions de 100 kg. et plus être au moins égaux à ceux qui résultent d'un barème annexé au décret et eux-mêmes établis en fonction de ceux du chemin de fer. Pour les expéditions inférieures à 100 kg. les transporteurs fixeront librement leurs tarifs.

Des tarifs spéciaux sont prévus sous certaines conditions lorsqu'il existe pour les expéditions considérées un tarif spécial ou un tarif de groupage par voie ferrée. Dans ce cas, les tarifs routiers devront être au moins égaux au plus bas tarif ferroviaire appliqué sur le plus court des deux parcours par rail ou par route ; ils seront majorés de frais de camionnage décomptés conformément au tarif du chemin de fer, s'il en existe un, et, à défaut, calculés à raison d'une taxe fixée à 10 francs par tonne, augmentée, pour les localités non pourvues d'une gare, d'une taxe de 40 centimes par tonne et par kilomètre.

En attendant la constitution des groupements professionnels visés plus loin, les transporteurs routiers pourront, à titre transitoire, et à dater du 1^{er} janvier 1939, pratiquer des tarifs qui n'auraient pas été soumis à la procédure précédente, à condition de les soumettre à l'application du préfet avant le 1^{er} décembre 1938, les dispositions transitoires cesseront au plus tard d'avoir effet à partir du 31 décem-

bre 1938. A cette date, le tarif général minimum institué par le décret entrera en vigueur.

Après la constitution des groupements professionnels, les tarifs proposés par ces groupements et approuvés par le Ministre se substitueront de plein droit, dès leur approbation, aux tarifs arrêtés en vertu des dispositions transitoires édictées par le décret.

Article 8. — Des ententes tarifaires dérogeant aux dispositions des articles précédents pourront être conclues entre la S. N. C. F. et les commissions régionales ou le comité national visés plus loin. Ces conventions pourront comporter une limitation du tonnage ou du tonnage kilométrique transporté par les entreprises routières, et le versement par ces entreprises d'une redevance au chemin de fer pour les tonnages ou tonnages kilométriques transportés au-delà de la limite prévue.

La S. N. C. F. et les groupements professionnels, les commissions régionales ou le comité national devront rechercher des accords avec les entreprises de groupage qui effectuent leurs transports de bout en bout par la route et celles qui assurent des services combinés par rail et par route. Ces accords devront fixer pour chacune des relations envisagées, les conditions d'exécution du service et les prix minima de domicile à domicile pour les diverses expéditions.

A défaut d'accord avant le 1^{er} janvier 1940, le Ministre des Travaux Publics, après avis du Conseil supérieur des transports, fixera les prix minima à appliquer par les diverses entreprises de groupage en fonction des tarifs du chemin de fer et des dépenses terminales.

Les prix fixés en conformité des deux alinéas précédents seront obligatoires pour toutes les entreprises de groupage intéressées.

Dans le cas d'une majoration générale des tarifs de la société nationale des chemins de fer français, les prix résultant de l'application des dispositions du présent décret seront augmentés dans la même proportion et en même temps que lesdits tarifs.

Il pourra être constitué dans chaque département un groupement professionnel de transports publics routiers de marchandises à grande distance. Ces groupements seront constitués dans les conditions fixées pour les Syndicats professionnels par le code du travail. Ils désignent parmi leurs membres les personnes chargées de constituer, dans la forme prévue par le code du travail pour les unions de syndicats, des commissions régionales et un comité national de transporteurs publics routiers de marchandises à grande distance de telle façon que tous les transports publics routiers de marchandises y soient représentés. Les commissions et le comité procèdent à toutes études et enquêtes concernant le trafic et les tarifs routiers.

Les membres des groupements professionnels sont tenus d'établir, pour chaque voyage à grande distance effectué par un de leurs véhicules, une feuille de route dont le modèle sera établi par arrêté du Ministre des Travaux Publics.

Chaque groupement professionnel est chargé de vérifier que chacun de ses membres se conforme aux règles fixées par les statuts et applique les tarifs arrêtés par le Ministre des Travaux Publics à tous les transports à grande distance qu'il effectue. A cette fin, chaque groupement fait procéder chez chacun de ses membres aux vérifications nécessaires au contrôle, par l'intermédiaire d'experts comptables assermentés et agréés. Le service du contrôle économique et de la coordination au ministère des travaux publics peut obté-

nir, à titre confidentiel, communication des comptes rendus établis par les experts comptables.

Les transporteurs non inscrits à un groupement professionnel devront déclarer au comité technique départemental du département du centre d'exploitation du véhicule, les tarifs effectivement pratiqués par eux, sur le parcours qu'ils assurent. En outre, à partir du 1^{er} janvier 1939, ils devront tenir : 1° Un registre, qui indiquera pour chaque expédition la nature et le poids des marchandises, les nom et adresse de l'expéditeur et du destinataire, le prix total du transport, 2° une feuille de route qui, pour chaque expédition, contiendra des renseignements analogues.

Dans les deux ans qui suivront la publication du décret les groupements professionnels, les commissions régionales et le comité national, d'une part, et la S. N. C. F. ou toute autre entreprise de chemin de fer, d'autre part, devront, séparément ou de concert, proposer au ministre des travaux publics :

a) Soit de supprimer certaines lignes de chemin de fer d'intérêt général à très faible trafic, et d'attribuer aux entreprises dont les services à grande distance seraient supprimés, des services de remplacement.

b) Soit de transformer l'organisation de services routiers à grande distance en permettant, par des mesures techniques et tarifaires appropriées, le retour du trafic au rail, l'entreprise n'assurant plus par la route que des opérations de ramassage et de distribution des marchandises.

En vue de faciliter l'organisation de ces services, la S. N. C. F. pourra prélever sur les recettes à provenir d'un retour au rail du trafic à grande distance des sommes destinées, soit à accorder une garantie de recettes aux services de remplacement, soit à financer l'amortissement du maté-

riel routier ou la substitution à ce matériel d'un nouveau matériel apte à assurer des transports combinés par rail et par route.

Les transporteurs routiers à grande distance qui n'accepteraient pas les organisations proposées par la S. N. C. F. et qui seraient reconnues équitables par le conseil supérieur des transports, perdront le droit de renouveler leur matériel ou d'acquérir de nouvelles cartes de transport public à grande distance et leur service sera totalement arrêté dans un délai de deux ans.

Dans un délai de quinze jours à compter de la publication du décret, un arrêté du Ministre des Travaux publics constituera une commission chargée d'étudier, en attendant l'élaboration des ententes tarifaires prévues par le décret, le rajustement immédiat des tarifs ferroviaires et routiers qui auraient été abaissés par suite de concurrence entre les transports publics routiers et le chemin de fer.

4° *Affrêteurs routiers.* — A partir du 1^{er} janvier 1939 nul ne pourra exercer l'activité d'affrêteur de transports routiers s'il n'est titulaire d'une licence délivrée par le Ministre des Travaux Publics sur avis conforme du conseil supérieur des transports.

5° *Location des camions.* — Tout véhicule automobile de transports de marchandises donné en location doit être muni d'une carte dite « carte de location ». Des facilités sont prévues à toute époque pour la location de véhicules supplémentaires requis par les besoins du camionnage urbain ou rural et des transports à petite distance ; des locations temporaires (une semaine au maximum) sont également prévues pour des cas particuliers.

6° *Assistants techniques.* — Les assistants techniques prévus par les textes antérieurs sont créés par un décret qui

définit leurs fonctions et détermine les conditions dans lesquelles ces agents pourront verbaliser en cas d'infraction aux règlements sur la coordination. Pour éviter la création d'une catégorie d'aspirants-fonctionnaires ou d'agents spécialisés, le décret a admis la désignation d'assistants techniques par les transporteurs intéressés.

7° *Amendes.* — Un décret détermine les conditions d'application des amendes prévues précédemment.

8° *Carnet de bord.* — Le régime du carnet de bord, qui avait déjà été élargi par décret du 21 août à la suite des protestations auxquelles il avait donné lieu, est encore simplifié. Ne seront plus astreints à l'avenir à la tenue du carnet de bord que les véhicules qui sont susceptibles de faire une réelle concurrence, soit au chemin de fer, soit aux transporteurs publics régulièrement autorisés.

En conséquence, sont exemptés du carnet de bord :

1° Les véhicules circulant dans la zone de camionnage rural.

2° Les véhicules circulant à l'intérieur de la zone de camionnage urbain.

3° Les véhicules dont le poids ne dépasse pas 6 tonnes 5 et qui circulent à l'intérieur d'une zone constituée par le département de leur centre d'exploitation et les départements limitrophes.

4° Les véhicules automobiles dont le poids total maximum en ordre de marche, y compris les remorques, n'exède pas 4.000 kg.

5° Les voitures de tourisme lorsqu'elles sont affectées exclusivement au transport de personnes et de leurs bagages.

6° Les véhicules des administrations publiques, civiles ou militaires et ceux de la Banque de France.

CHAPITRE VI

Décret de codification du 12 novembre 1938

Usant des pouvoirs spéciaux qui lui avaient été conférés au lendemain des accords de Munich, le Gouvernement a pris une quarantaine de décrets-lois pour assurer le redressement économique et financier du pays.

Parmi ces décrets, un décret du 12 novembre réalise la codification annoncée des textes de coordination rail-route. Toutefois, cette codification est des plus relatives. En effet, d'une part, elle ne porte que sur les textes antérieurs au 12 octobre, qui sont à peu près tous abrogés et remplacés par le décret de codification, mais elle n'englobe pas les décrets du 12 octobre, de sorte que pour avoir une vue d'ensemble et précise du statut de la coordination rail-route, il est nécessaire de se reporter à la partie non abrogée des textes antérieurs aux dix décrets du 12 octobre, à ces mêmes décrets et au nouveau décret du 12 novembre.

D'autre part, ce même décret de codification annonce de nouvelles codifications. Son article 3 dispose en effet :

« Des décrets pris après avis du Conseil Supérieur des Transports, codifieront, en y apportant toutes modifications et adaptations utiles, les règlements d'administration publique et les décrets intervenus ou à intervenir en matière de coordination des transports ferroviaires et routiers ».

On peut donc espérer qu'après ce travail d'ajustement il existera enfin un texte homogène, mais il est regrettable

qu'on n'ait pas saisi l'occasion qui s'offrait pour faire œuvre définitive.

— Du nouveau décret de coordination, il y a peu de choses à retenir puisqu'il constitue surtout une harmonisation des textes antérieurs. Il leur apporte toutefois quelques retouches conçues dans un esprit plus libéral.

— C'est ainsi que le camionnage urbain reçoit un supplément de liberté : un décret du 21 août l'avait soumis au régime de l'autorisation ; désormais il ne sera plus possible que d'une simple déclaration.

— Les transports privés ne seront soumis au régime de l'autorisation que s'ils sont effectués dans des véhicules de plus de 12 tonnes et en dehors d'une zone à fixer par décret.

— Les véhicules neufs de transports publics de voyageurs ou de marchandises n'excédant pas 12 tonnes et immatriculés entre le 12 novembre et le 31 décembre 1942 seront exempts totalement de taxes pendant les deux ans qui suivront leur immatriculation et ne paieront que demi-taxe pendant les deux années suivantes.

— En revanche, à partir du 1^{er} janvier 1939, les véhicules âgés de plus de 10 ans paieront les taxes majorées de 50 %, disposition qui vise évidemment à hâter le rajeunissement du parc et qui est particulièrement intéressante du point de vue de la Défense Nationale.

— Tous les véhicules, sauf lorsqu'ils sont pris en location, peuvent se placer, pour l'acquittement des taxes, sous le régime du permis journalier.

CHAPITRE VII

Réalisations actuelles

I. — COORDINATION VOYAGEURS

A la date du 1^{er} décembre, les plans de coordination sont appliqués dans 33 départements.

Les fermetures totales de lignes d'intérêt général au service des voyageurs atteignent 4.600 km contre 2.000 au premier septembre.

En outre, les trains sont partiellement supprimés sur 1.700 km de lignes contre 1.000 km au 1^{er} septembre. L'ensemble des lignes totalement fermées à la fin de 1938 dépassera alors 5.000 km, celui des lignes partiellement fermées 2.000 km.

Indiquons ici que certaines suppressions de trains remplacés par des services sur route ont été déterminées par des considérations d'ordre technique, afin notamment de dégager le graphique de grandes lignes et de faciliter le dédoublement des trains express et rapides qui y était devenu très difficile, sinon impossible au moment des pointes.

En contre partie de ces fermetures de lignes et de l'octroi des services de remplacement à certains transporteurs routiers, plusieurs milliers de kilomètres de lignes d'autobus qui concurrençaient les artères principales du chemin de fer ont été supprimées.

Il convient d'ailleurs d'ajouter à ces suppressions des modifications d'itinéraires qui ont permis également d'atténuer la concurrence d'autres services routiers maintenus, tout en améliorant fréquemment la desserte des pays traversés.

Ce qui reste à réaliser

A l'heure actuelle, 85 départements ont présenté un plan de transport et pour plus des 3/4 d'entre eux ce plan semble devoir être considéré comme satisfaisant au point de vue de la coordination.

Aux 4.600 km de fermeture totale et aux 1.700 km de fermeture partielle qui sont réalisées, on peut escompter, compte tenu des décisions favorables des conseils généraux, qu'il s'en ajoutera bientôt 7.500 km dont 4.100 de fermeture totale et 3.400 de fermeture partielle.

En outre, près d'un millier de kilomètres d'autres lignes pourront être fermés totalement ou partiellement au service des voyageurs, par application du décret du 19 janvier 1934, qui autorise le Ministre des Travaux publics à statuer d'office sur la fermeture d'une ligne lorsque la desserte est convenablement assurée par d'autres moyens de transport.

En résumé, il est permis d'espérer que dans quelques mois l'application des mesures de coordination sera complète et aura permis la suppression totale du service des voyageurs sur plus de 9.500 km de lignes à faible trafic et la suppression partielle de trains de voyageurs sur environ 5.000 km d'autres lignes.

Et si l'on admet le chiffre moyen de 30.000 francs par kilomètre comme économie nette procurée au chemin de fer par la fermeture totale d'une ligne au service des voya-

geurs, les économies totales annuelles, résultant de la fermeture totale ou partielle de lignes, seront d'au moins 350 millions.

II. — COORDINATION MARCHANDISES

La coordination marchandises devra donner beaucoup plus, on a avancé le chiffre d'un milliard, mais comme le disait M. Queuille, Ministre des Travaux Publics, le 20 mai dernier :

« En ce qui concerne les marchandises, le problème est beaucoup plus complexe et la tâche est beaucoup moins avancée. Nous en sommes encore à l'étape de la réglementation...

« Il sera vain de parler de coordination tant que les transporteurs routiers ne se seront pas groupés dans les conditions prévues par le décret du 31 août 1937 et tant que n'auront pas été fixés des tarifs obligatoires pour tous.

« Mais ce ne sera là encore qu'une première étape.

« Des accords tarifaires, même homologués par l'Etat, ne sauraient assurer longtemps dans la répartition du trafic un équilibre suffisant.

« Les expériences faites à l'étranger et au Maroc font apparaître l'intérêt d'une organisation unique dans un rayon déterminé, veillant à l'exécution de l'ensemble des transports et percevant directement des usagers les prix de ces transports.

« Alors seulement il devient possible de supprimer les doubles emplois et de dresser, comme pour les voyageurs, un plan d'ensemble qui tienne compte des intérêts et des besoins légitimes des usagers. Mais ce sera l'œuvre de demain ».



Coordination du rail et de la voie d'eau

La coordination des chemins de fer et de la navigation intérieure a évolué de façon plus satisfaisante que la coordination rail-route ; elle était évidemment beaucoup plus simple, mais présentait pourtant une difficulté qui n'existait pas dans le cas de cette dernière ; si en effet les accords entre le chemin de fer et les grandes sociétés de transport par eau étaient relativement faciles, la multitude des marinières isolés, libres, indépendants et dont les intérêts s'opposaient, rendait presque impossible la conclusion d'accords.

Ce sont ces difficultés qui expliquent les différences que présentent les dispositions du décret-loi du 15 mai 1934 avec celles du décret-loi du 19 avril 1934.

CHAPITRE I

Les principes

Les principes sont posés par le décret loi du 15 mai 1934, complété par celui du 5 octobre 1935 et ratifié par la loi du 30 mars 1936.

Deux règlements d'administration publique des 21 septembre 1934 et 29 août 1935, eux-mêmes suivis d'un arrêté ministériel du 25 septembre 1935 relatif à certaines mesures de contrôle, fixent les modalités d'application.

Divers décrets-lois ou décrets complètent, enfin, cet ensemble de dispositions, parmi lesquels nous citerons :

— le décret-loi du 30 juin 1934 réglementant l'affrètement en matériel de navigation intérieure, complété par le décret du 31 mai 1935 (le décret loi du 30 juin 1934 a été modifié par la loi du 18 juillet 1936, elle-même suivie d'un règlement d'administration publique du 20 août 1936).

— un second décret-loi du 30 juin 1934, concernant la participation des usagers aux dépenses d'amélioration des voies navigables.

— deux décrets-lois des 19 et 24 juillet 1934, modifiant le régime fiscal de la navigation intérieure, l'exonérant notamment de la taxe sur le chiffre d'affaires).

— un décret du 3 novembre 1936 réorganisant l'office national de la navigation.

Trois idées dominent : ententes régionales pour la répartition du trafic, limitation du parc de la batellerie, réserve

de principe du transport des marchandises diverses au chemin de fer.

1. — ENTENTES RÉGIONALES

Des commissions régionales de coordination, comprenant des représentants de l'Administration et des représentants des chemins de fer et des transporteurs par eau, assurent une liaison permanente entre le rail et l'eau.

Leur nombre est de 7 et la zone d'action de chacune est déterminée de manière à comprendre un réseau homogène de voies navigables. Ces commissions entendent tous les intéressés, spécialement les chargeurs et transmettent leurs délibérations et propositions à un *Comité Central de Coordination*.

Le Comité Central, siégeant au Ministère des Travaux Publics, est composé ainsi qu'il suit :

Un expert désigné par les chemins de fer,

Un expert désigné par les transporteurs par eau,

Un arbitre désigné par les deux experts, sous réserve de l'approbation du Ministre des Travaux Publics. Le Comité Central prend connaissance des propositions présentées par les commissions régionales, ainsi que des observations formulées par les intéressés. En même temps, les Chambres de Commerce donnent leur avis. Il soumet ses conclusions au Ministre, en vue de l'entérinement des accords ou, s'il y a lieu, des mesures à prendre d'office.

II. — LIMITATION DU PARC DE LA BATELLERIE

L'enquête du Conseil National Economique a révélé à quel point le parc de la batellerie était trop nombreux, les

bateaux circulant en moyenne 165 jours seulement par an et restant immobilisés 200 jours.

Le décret du 15 mai 1934 prend soin, en conséquence, de limiter l'effectif des bateaux : sauf dérogations spéciales accordées après avis du Comité Central, compte tenu des besoins économiques et des nécessités de la coordination, aucune unité nouvelle ne peut être immatriculée et entrer en service, sinon en compensation d'une unité disparue. Ainsi, la navigation arrivera peu à peu à mieux utiliser le matériel et à augmenter le nombre des voyages annuels. Ceci entraînera finalement — étant donnée l'importance des frais fixes tels que l'amortissement dans le coût des transports — un abaissement des prix de revient. Cette limitation empêchera, en outre, que de nouveaux transporteurs viennent bouleverser les partages du trafic.

Des mesures sont prises, par ailleurs, pour restreindre la concurrence des bateaux étrangers et il est interdit, en principe, aux industriels possédant des bateaux de faire des transports pour le compte de tiers.

III. — *TRANSPORT DES MARCHANDISES DIVERSES PAR LE CHEMIN DE FER*

En principe, les transports par voie d'eau de marchandises diverses ne sont admis que moyennant une autorisation qui est subordonnée à la condition que les transporteurs aient déjà assuré, dans les années précédentes, un trafic de même nature.

Cette mesure limite l'écroulement du trafic du chemin de fer résultant de la possibilité qu'a la voie d'eau, grâce à la liberté de ses frêts, de prendre les transports de marchandises de valeur.

CHAPITRE II

Réalisations pratiques

Les commissions se mirent à l'œuvre dès le mois de décembre 1934 et leurs travaux firent immédiatement apparaître, de la part des parties intéressées, un désir sincère de collaboration, grâce à quoi des résultats partiels ont pu être rapidement obtenus.

I. — Quatre accords régionaux de partage de trafic furent mis au point et rendus exécutoires par le Ministre des Travaux Publics :

Accord du Rhône, sanctionné par arrêté ministériel du 29 juin 1935,

Accord du Midi, sanctionné par arrêté ministériel du 11 juin 1936,

(Accord Midi — application — arrêté du 28 octobre 1937).

Accord de Bretagne, sanctionné par arrêté ministériel du 28 décembre 1936,

Accord de la Loire, sanctionné par arrêté ministériel du 28 décembre 1936,

II. — Un grand nombre d'accords portant sur des trafics particuliers furent conclus au sein des commissions régionales et les contacts directs entre transporteurs au sein des commissions locales permirent d'éviter des baisses de prix qui eussent été inévitables dans un régime de concurrence libre.

Voici ces accords :

1. — Accord initial graines oléagineuses du Havre et Nantes sur Château-Gontier :

arrêté du 30.8.35

2. — Accord coton du Havre sur Est et Alsace-Lorraine :

arrêté du 20.9.35

3. — Accord pâtes à papier de Tonnay-Charente et la Rochelle, Saint-Michel sur Charente :

arrêté du 30.9.35

4. — Accord bois sciés d'importation par ports du Nord :

arrêté du 30.9.35

5. — Accord fontes brutes de l'Est sur Aulnay et Melun :

arrêté du 11.5.36

6. — Accord $\frac{1}{2}$ produits sur Froncles et tôles sur Saint Ouen les Docks :

arrêté du 11.5.36

7. — Accord cuivre brut et laminé du Havre à Pont de Cheruy :

arrêté du 11.6.36

8. — Accord ferrailles région parisienne sur Nord :

arrêté du 15.6.36

9. — Accord houille Nord et Pas-de-Calais sur Reims, Epernay, etc. :

arrêté du 15.6.36

10. — Accord scories, Thionville à Saint-Amand-Puers :

arrêté du 15.6.36

11. — Accords craies, quartz de Vitry à Bâle :

arrêté du 15.6.36

12. — Accord ferrailles région parisienne sur Est :

arrêté du 15.6.36

13. — Accord farine La Madeleine-Paris :

arrêté du 15.6.36

14. — Accord initial houille Nord et Pas-de-Calais sur
Châlons :

arrêté du 15.6.36

15. — Accord farine-malt Prouvy Thian-Paris :

arrêté du 15.6.36

16. — Accord tubes et fer feuillard de Vincey à Lyon :

arrêté du 22.6.36

17. — Nouvel accord graines oléagineuses du Havre et
Nantes à Château-Gontier :

arrêté du 21.7.36

18. — Accord plaques de ciment de Prouvy à Poissy :

arrêté du 30.7.36

19. — Accord cuivre brut Havre-Laigneville :

arrêté du 1.8.36

20. — Accord houille Nord et Pas-de-Calais sur Amiens :

arrêté du 12.8.36

21. — Nouvel accord houille sur Châlons :

arrêté du 8.9.36

22. — Accord houille sur Montescourt :

arrêté du 12.10.36

23. — Accord scories déphosphoration de Pompey à
Saint-Amand-Puers :

arrêté du 14.10.36

24. — Accord bois sciés Juvisy et Saint-Loup sur région
parisienne :

arrêté du 14.10.36

25. — Accord mitraille Rouen-Roanne ;

arrêté du 17.12.36

26. — Accord scories de déphosphoration d'Homécourt
Jœuf à Saint-Amand-Puers :

arrêté du 17.12.36

27. — Accord verres à vitre de Vingles à Saint-Etienne :
arrêté du 19.12.36
28. — Accord des potasses d'Alsace :
arrêté du 25.5.37
29. — Accord des Eaux minérales du Centre :
arrêté du 8.6.37
30. — Accord des ferrailles de la région parisienne sur
Marnaval :
arrêté du 27.6.37
31. — Accord $\frac{1}{2}$ produits métallurgiques de Villerupt
Micheville sur Marnaval et Rachecourt et d'Homécourt-
Rombas sur Marnaval :
arrêté du 17.7.37
32. — Location de voies de débord :
arrêté du 27.8.37
33. — Accord bois de mines sur Nord et Pas-de-Calais :
arrêté du 23.10.37
34. — Accord pommes de terre pour féculeries à desti-
nation de Lestrem et Haubourdin :
arrêté du 30.11.37
35. — Accord hydrocarbures Rhône :
arrêté du 2.12.37
- (renseignements communiqués par
le Ministère des Travaux Publics)

III. — Aucun tarif de chemin de fer intéressant la voie d'eau n'est plus institué ou renouvelé depuis 1935 sans examen préalable par les commissions régionales intéressées et le Comité Central de coordination.

Ajoutons que, pour les services existants, la presque totalité des autorisations de transports de marchandises diverses et des autorisations pour l'utilisation par des tiers de bateaux n'appartenant pas antérieurement à des entreprises de transports étaient délivrés au 31 décembre 1935.

CHAPITRE III

Les bases nouvelles de la coordination Rail-Eau

I. — DÉCRET DU 31 AOÛT 1937

I. — En dépit des réalisations obtenues, la réglementation applicable à la coordination du rail et de la voie d'eau s'était révélée, à l'expérience, susceptible de quelques aménagements, ainsi que le souligne en ces termes le rapport qui précède le décret-loi du 31 août 1937 au Journal Officiel :

« Les mesures prises en matière de coordination des transports par fer et par eau pour régler l'affrètement en navigation intérieure n'ont pas donné satisfaction à l'ensemble du personnel de la batellerie et en particulier les artisans propriétaires de bateaux qu'ils conduisent eux-mêmes attendent un chargement après s'être fait inscrire au bureau d'affrètement pendant un temps beaucoup trop long pour leur permettre de travailler dans de bonnes conditions.

Le système actuel se traduit, en outre, par un déséquilibre des prix de transport par eau selon que le frêt est traité au bureau d'affrètement ou qu'il a fait l'objet d'un contrat au tonnage ».

II. — Le décret-loi du 31 août 1937 tente de remédier à cette situation par une double réforme qui doit assurer dans l'avenir une répartition plus équitable du trafic entre les usagers et la régularisation des frêts.

En premier lieu, désormais, tout transporteur par eau, signataire d'un contrat au tonnage, doit obligatoirement faire exécuter une fraction des transports prévus à ce contrat par des patrons bateliers. Cette fraction est fixée périodiquement, pour chacune des régions, par arrêté du Ministre des Travaux publics, sur proposition de l'ingénieur en chef centralisateur et après avis de la commission centrale de surveillance.

D'autre part, les transports ainsi réservés aux patrons bateliers font l'objet de conventions passées entre le signataire du contrat au tonnage et le patron batelier, selon les modalités de fonctionnement des bureaux d'affrètement et au prix du frêt fixé par les commissions régionales.

Ces nouvelles dispositions, assorties de sanctions prévues par la réglementation générale de l'affrètement, ne sont pas applicables aux transports effectués par des étrangers et ayant leur origine hors de France.

Les mesures ci-dessus énoncées firent l'objet d'un décret du 3 septembre 1937 portant répartition de tonnage entre diverses catégories de transporteurs par eau et d'une circulaire ministérielle du 3 septembre 1937, relative à la réglementation de l'affrètement en navigation intérieure.

II. — DÉCRET-LOI DU 17 JUIN 1938

Comme nous l'avons vu pour la coordination rail-route, le décret-loi du 31 août 1937 a repris la coordination des transports sur des bases nouvelles et donne au Ministre des Travaux Publics les pouvoirs nécessaires pour mener à bien cette tâche. Cependant, une expérience de quelques mois a fait apparaître, sur certains points, des lacunes que cherche à combler le décret-loi du 17 juin.

L'application pratique des accords de coordination rencontrent, explique l'exposé des motifs, certaines difficultés lorsqu'un transporteur se trouve avoir atteint, avant la fin d'une période déterminée, le trafic maximum qui lui est réservé. Il est nécessaire alors d'envisager la possibilité d'un trafic supplémentaire, sous peine de contraindre l'intéressé à l'inactivité pendant un délai qui peut être assez long. C'est à quoi tend le décret-loi. Il dispose que ce trafic supplémentaire ne pourra être autorisé que moyennant le paiement d'une redevance spéciale par le transport intéressé. Cette redevance s'élèvera, pour la navigation, à 1,5 % du frêt au maximum. Toutefois, ce maximum pourra être élevé, si la redevance ne s'applique qu'à certaines catégories de marchandises.

CHAPITRE IV

Décret du 12 novembre 1938

CODIFICATION DES TEXTES DE COORDINATION RAIL-EAU ET STATUT DES BATELIERS

La deuxième partie du décret loi sur la coordination des transports vise la coordination rail-eau ; sur les textes de codification nous ferons exactement les mêmes observations que sur ceux qui concernent le rail et la route. La codification est des plus relatives puisqu'elle ne porte que sur les textes antérieurs au 12 octobre et n'englobe pas ceux du 12 octobre. De nouveaux décrets sont d'ailleurs annoncés de même qu'une codification ultérieure.

1. — Les modifications apportées aux textes antérieurs ont pour objet de rendre la réglementation plus souple et plus efficace. Les anciens accords de partage de trafic qui ne comportaient pas de sanctions sont remplacés par des « règlements de partage du trafic » assortis de sanctions en cas de dépassement de la part autorisée, et leur mise en vigueur est subordonnée à la décision du Ministre ; celui-ci peut également prendre l'initiative de leur préparation. Il est prévu également des ententes tarifaires et des taxes sur les transports par voie d'eau de marchandises, de valeur ou de détail, ces divers moyens pouvant être choisis à l'exclusion des autres dans chaque cas d'espèce.

2. — Les dispositions relatives à l'affrètement comportent « le maximum de souplesse » et doivent permettre au Ministre d'appliquer les mesures adéquates à chaque situation locale ou momentanée. Si la nécessité s'en révèle absolue, les décisions du Ministre pourront aller jusqu'à la réalisation du tour intégral dans des régions déterminées. *Tout le fonctionnement de l'affrètement est désormais placé sous l'autorité du Ministre.*

Le Comité de Coordination et les commissions régionales seront modifiés en conséquence.

3. — Enfin, *les patrons et les compagnons bateliers sont dotés d'un statut* qui leur faisait pratiquement défaut jusqu'ici en raison de leur vie errante et dont on espère qu'il développera d'une manière sensible l'activité du trafic de navigation intérieure, tandis que *la création de chambres de batellerie* qui restait impossible, tant que la situation des patrons et des compagnons n'aurait pas été nettement définie, doit constituer un élément favorable pour l'application des règlements de coordination.

A cet effet, les textes définissent la qualité de patron et de compagnon bateliers, prévoient la création de cartes correspondantes dont chacun d'eux sera pourvu, établissent la procédure de règlement des litiges, habilitent les banques populaires à faire avec les patrons bateliers les opérations prévues par la loi du 13 mars 1917, ouvrent aux patrons et aux compagnons des facilités de crédit pour leur permettre, soit la construction et la réparation des bateaux, soit l'accession à la propriété de bateaux. Enfin, ils prévoient la création de Chambres de batellerie dont la constitution s'effectuera avec le même caractère et les mêmes effets que celle des chambres de métiers.

3. Coordination du rail, de la navigation aérienne et de la navigation maritime

Le développement rapide des transports par air fit très rapidement apparaître la nécessité de mesures de coordination avec les transports par fer et les transports maritimes.

Une collaboration intéressante se développe en effet entre ces divers modes de transport.

1. — Le Comité Fer-Air-Mer

Les transports par fer, par air et par mer peuvent tous être intéressés par un même trafic. Aussi le *décret-loi du 30 octobre 1935* institue-t-il un seul comité comprenant des représentants des diverses entreprises en cause.

Ce comité, dit « Fer-Air-Mer » comprend des représentants des grands réseaux, de la navigation au cabotage, de la navigation au long cours et des compagnies de navigation aériennes. Un arbitre désigné par le Ministre des Travaux Publics, après avis des Ministres de l'Air et de la Marine Marchande, sur proposition des experts, doit présenter des propositions utiles à défaut d'accord.

La mission du Comité est de rechercher des ententes entre les transporteurs sur toutes les questions d'organisation des transports intéressant à la fois, soit deux, soit l'ensemble des diverses catégories de transporteurs. Les ententes, ou à défaut les propositions de l'arbitre, deviennent exécutoires après approbation par arrêté des Ministres intéressés.

Pour les questions n'intéressant pas l'ensemble des transports fer, air, mer, des commissions sont créées au sein du comité, composées des experts représentant les transports en cause.

2. — *Réalisations pratiques*

Le Comité a délibéré, en fait, sur bon nombre de questions relatives notamment aux tarifs de chemins de fer intéressant la navigation au cabotage et à la création de divers services aériens à coordonner avec le chemin de fer.

Signalons, parmi les réalisations les plus intéressantes :

— La conclusion entre les réseaux et les compagnies de navigation aérienne d'une convention pour le transport d'aérocolis d'un poids maximum de 20 kg (cette convention, soumise à la fin de 1936 au Ministre des P. T. T., n'a pas encore eu de suite, à notre connaissance).

— La création d'un tarif pour les billets d'aller et retour et circulaires combinés fer-avion.

— La conclusion d'un accord entre les réseaux et Air France pour le partage des responsabilités en trafic combiné air-fer.

— La suspension provisoire des tarifs de concurrence entre le fer et le cabotage, effectivement entrée en vigueur dès 1935.

— La conclusion de plusieurs accords entre le fer et le cabotage portant sur des trafics particuliers.

3. — *Suppression du Comité fer-air-mer intégré dans le Conseil Supérieur des Transports*

(décret-loi du 31 août 1937)

Comme nous le verrons plus loin, le Conseil Supérieur des Transports a reçu les rôles et attributions du Comité de Coordination des Transports par fer, par mer et par air,

4. Coordination générale des divers moyens de transport

I. — COMITÉ SUPÉRIEUR DE COORDINATION DES TRANSPORTS

Couronnant tout l'édifice de textes qui réglementent la coordination, un décret du 9 juillet 1935 modifié les 5 octobre et 1^{er} décembre 1935, institue, au Ministère des Travaux Publics, un *comité supérieur de coordination des transports*.

A) Composition

Ce comité est composé de sept membres :

- Le Ministre des Travaux Publics, Président,
- Le Président de la section des Travaux publics du Conseil d'Etat, vice-président,
- Le Directeur Général des Chemins de fer et des routes,
- Le Directeur des voies navigables et des ports maritimes,
- Le Directeur de l'Aéronautique marchande,
- Le Directeur de la Flotte de commerce et du travail maritime,
- Le Directeur du budget et du contrôle financier.

B) Mission

Sa mission est de « préparer une politique cohérente des transports au bénéfice de l'économie générale ».

Il examine toutes les questions qui dépassent le cadre des attributions des comités de coordination et, le cas échéant, soumet au conseil des Ministres les propositions qu'il juge opportune.

II. — *DIRECTION GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ET DES TRANSPORTS. ET CONSEIL SUPÉRIEUR DES TRANSPORTS*

La mise en application de réformes de structure aussi profondes que celles que consacrent à la fois le décret-loi du 31 août 1937 sur la coordination des transports et celui de même date approuvant la nouvelle convention avec les réseaux de chemin de fer d'intérêt général appelle une unification aussi poussée qu'il est possible des organismes supérieurs d'application et de contrôle.

C'est à cette idée que répond la création d'une direction générale des chemins de fer et des transports et du Conseil Supérieur des Transports.

1. — *Direction générale des chemins de fer et des transports*

a) Le statut des services chargés du contrôle des transports au Ministère des Travaux Publics a varié, à plusieurs reprises, au cours des dernières années.

Rappelons que, par décret du 4 décembre 1933, la direction des chemins de fer avait été réunie à celle des routes pour former « une direction générale des chemins de fer et des routes ».

Un décret du 11 décembre 1936 dissocia à nouveau les deux services, service des chemins de fer, service des routes.

b) Le décret-loi du 31 août 1937 reprend l'idée du décret de 1933 :

Les directions propres des moyens de transport autres que le chemin de fer ne sont pas touchées : il y a donc toujours une direction des routes, une direction des voies navigables et des ports maritimes et une direction des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique.

Mais la Direction Générale des Chemins de fer devient la « Direction Générale des Chemins de fer et des Transports » à laquelle sont transférées les attributions de l'ancienne direction générale des chemins de fer et qui est en outre chargée de toutes les questions de coordination, à l'exception toutefois de celles concernant les transports de la région parisienne et les transports en Algérie.

Le Directeur Général des Chemins de fer et des transports siège au Conseil Supérieur des Transports comme commissaire du Gouvernement (article 43).

2. — *Conseil Supérieur des Transports*

« Le Conseil Supérieur des Transports consacre la présence à côté du Gouvernement, pour le seconder de ses avis et de ses conseils, d'un organe permanent fortement lié à l'Administration. Placé à côté du Ministre des Travaux Publics, se substituant aux organismes actuels de coordination, il reçoit pour mission de rassembler les activités des conseils déjà existants et des nombreux comités de coordination, de remplacer les préoccupations trop limitées de chacun d'eux par une volonté d'adaptation et de progrès et, en s'élevant au-dessus des techniques particulières, de rendre à la notion de transport le caractère qu'elle n'aurait jamais dû perdre de serviteur économe des intérêts généraux du pays » (rapport précédant le décret-loi du 31 août 1937).

A) Composition

Le Conseil Supérieur des Transports se compose d'un Président, de Présidents de Comités et de 81 membres.

Le Président est nommé par décret rendu au Conseil des Ministres sur proposition du Ministre des Travaux Publics.

Les Présidents de Comités sont nommés par arrêté du Ministre des Travaux Publics et pris parmi les membres du Conseil, à l'exception de deux au plus, qui peuvent être choisis en dehors du Conseil.

Les 81 membres sont répartis ainsi qu'il suit :

18 membres représentant les entreprises de transport,

9 membres représentant le personnel de ces entreprises,

27 membres représentant les usagers;

27 membres représentant les administrations publiques.

Tout membre qui n'exerce plus les fonctions à raison desquelles il a été nommé, cesse de plein droit de faire partie du Conseil Supérieur (article 42).

Un décret du 29 septembre 1937 a fixé le détail de l'organisation du Conseil Supérieur des Transports.

B) Attributions.

D'une manière générale, le Conseil Supérieur est saisi :

— des programmes de création ou de suppression de services publics de transports,

— des programmes de liaison ou de raccordement entre les diverses voies de communication,

— des programmes de travaux et de matériel dans la mesure où ils sont susceptibles de modifier la situation relative des divers modes de transports,

— des mesures générales de police, de sécurité et d'assurances,

— des questions tarifaires et notamment de celles qui sont de nature à intéresser la situation relative des divers modes de transports,

— des questions de rendement des divers modes de transports et de leur utilisation, notamment par les services publics,

— de la coordination des divers modes de transports.

Le Conseil donne également son avis sur les questions dont les Ministres intéressés jugent utile de le saisir.

Il peut notamment être conseillé sur les questions relatives aux contrats collectifs, aux règles de travail et de rémunération et aux institutions de retraite du personnel des entreprises de transports (article 39).

Il reçoit, dans la mesure où ils ne sont pas déjà rappelés ci-dessus, les rôles et attributions :

— du conseil supérieur des chemins de fer tel qu'il avait été organisé par le décret du 14 novembre 1924, modifié par divers décrets subséquents et dont les articles 11 à 32 restent en vigueur ;

— Du Comité de coordination des transports ferroviaires et routiers, tels qu'il avait été institué par le décret-loi du 19 avril 1934 ;

— Du Comité Central de Coordination des Transports par fer et par eau, tel qu'il avait été institué par le décret-loi du 15 mai 1934 ;

— Du Comité supérieur de coordination des transports institué par le décret-loi du 9 juillet 1935 ;

— Du Comité de Coordination des transports par fer, par mer et par air, institué par le décret-loi du 30 octobre 1935 (article 40).

Toutefois, en ce qui concerne le Comité Supérieur de Coordination des transports et le Comité de Coordination par fer, par mer et par air, demeurent, au moins pour le moment, et sauf les dispositions qui pourront être prises en vue d'assurer la liaison, exclues de la compétence du Conseil Supérieur des Transports :

— les questions soumises pour examen par le Ministre de Travaux Publics au Comité de coordination des transports de la région parisienne, créé par le décret-loi du 30 juillet 1937,

— les questions relatives aux transports entre la France et l'étranger, l'Algérie, les colonies, les territoires sous protectorat ou sous mandat, ainsi que les problèmes concernant les transports entre ces divers pays, qui continuent à ressortir au Comité supérieur de coordination des transports (article 45).

C) *Fonctionnement.*

1. — *Formations diverses.*

Le décret-loi prévoit, d'une part, des comités permanents spécialisés, d'autre part une commission permanente.

Comités permanents spécialisés

Certains de ces rôles et attributions du Conseil Supérieur des Transports énumérés à l'article 40 seront délégués à des comités permanents qui seront à cet effet créés par arrêté du Ministre des Travaux Publics et, éventuellement, du Ministre compétent, en ce qui concerne le mode de transport intéressé.

Il sera notamment institué :

— Un comité des chemins de fer pour les rôles et attributions prévus par le décret-loi du 31 août 1937, approuvant la nouvelle convention entre l'Etat et les grands réseaux de chemin de fer d'intérêt général,

— Un comité de coordination des transports ferroviaires et routiers et un comité de coordination des transports par fer et par eau (article 40).

Commission permanente générale

Le Conseil peut, avec l'agrément du Ministre des Travaux Publics, déléguer l'examen, l'étude ou le contrôle de certaines affaires ou catégories d'affaires, à une commission permanente générale (le décret du 29 septembre 1937 en a fixé la composition).

Les délibérations de cette commission sont soumises à une procédure analogue à celle du Conseil lui-même. Il est rendu compte des délibérations à la prochaine session du Conseil Supérieur.

2. — Avis et délibérations

Les avis du Conseil sont pris à la majorité des voix des membres présents ou représentés.

En cas de partage, la voix du Président est prépondérante.

Les délibérations du Conseil sont soumises à l'approbation du Ministre des Travaux Publics et, éventuellement, des autres Ministres intéressés.

Il ne peut être pris de décision contraire à un avis du conseil supérieur ou de sa commission permanente qu'après une seconde délibération.

Le Ministre des Travaux Publics ou le Ministre intéressé est autorisé à déléguer au Conseil le pouvoir de décision qui lui appartient dans des cas limitativement désignés par décret rendu en Conseil des Ministres, sur sa proposition. Dans ce cas, les délibérations du Conseil sont exécutoires de plein droit, s'il n'y est pas fait opposition dans le délai d'un mois par le Ministre compétent en ce qui concerne le mode de transport intéressé...

Faute par le Conseil de délibérer dans les délais qui seront fixés par le Ministre par les affaires dont il a été saisi par lui, il est statué par le Ministre compétent après mise en demeure.

Exécution d'office des décisions ministérielles prises après intervention du Conseil Supérieur des Transports.

Faute par une entreprise de transport de se conformer à une décision ministérielle prise dans les formes prévues au présent article (après intervention du Conseil Supérieur des Transports) le Ministre compétent notifié à cette entreprise une mise en demeure à la suite de laquelle il peut être procédé, aux frais du transporteur, à l'exécution d'office des mesures prescrites.

D) *Dépenses d'administration et de fonctionnement*

Les frais d'administration et de fonctionnement du Conseil Supérieur des Transports sont imputés à un chapitre spécial du budget du Ministère des Travaux Publics. Leur montant en est remboursé à l'Etat par la S. N. C. F. et les diverses entreprises de transports (article 46).

Régime transitoire

Les organismes intégrés dans les services du Conseil Supérieur des Transports continuent à fonctionner avec leur composition au 1^{er} août 1937, conformément aux dispositions en vigueur antérieurement, jusqu'à l'entrée en fonction de l'organisme nouveau, sans que la date ainsi déterminée puisse être antérieure au 1^{er} janvier 1938 (article 49).

III. — ORGANISATION DU COMITÉ SUPÉRIEUR DE COORDINATION DES TRANSPORTS

On sait qu'un comité supérieur de coordination des transports avait été institué par le décret du 9 juillet 1935 ; d'autre part, aux termes du décret-loi du 31 août 1937, nonobstant la création d'un Conseil Supérieur des transports, les questions relatives aux transports entre la France et l'étranger, l'Algérie, les colonies, les territoires sous protectorat ou sous mandat, ainsi que les problèmes concernant les transports entre ces divers pays continuent à ressortir du Comité Supérieur de Coordination des transports » (2^e alinéa de l'article 45 du décret-loi du 31 août 1937).

Se référant à ce dernier texte, un récent décret (J. O. 9. i. 38) précise que les propositions du Comité Supérieur de coordination relatives aux transports indiqués ci-dessus « sont, avant d'être soumises au Conseil des Ministres, présentées à un haut-comité qui comprend le Ministre des Travaux Publics, le Ministre de l'Air, et le Ministre chargé de la Marine Marchande. Le Ministre des Travaux Publics peut demander à tout autre membre du Gouvernement de siéger au Haut-Comité à raison des affaires intéressant son

département ». Les articles 2 et 3 du nouveau décret précisent comment fonctionne et quand se réunit ce haut-comité.

L'article 4 édicte que le Comité Supérieur de Coordination comprend trois sections : section de matériels, section économique, section des affaires générales, dont les membres sont désignés par arrêté du Ministre des Travaux Publics et choisis parmi les fonctionnaires des Administrations intéressées et les grands corps de l'Etat. Les compétences respectives de ces trois sections sont précisées dans les articles 5, 6 et 7.

La première « émet un avis sur les programmes généraux de construction, de transformation et de renouvellement des flottes marchande, maritime et aérienne, appartenant à l'Etat, à des offices ou des compagnies subventionnées ou contractuelles.

L'examen auquel procède la section a pour objet d'assurer, avant approbation préalable des programmes généraux de commandes concernant ce matériel, la coordination indispensable entre services maritime et aérien exploitant les lignes postales et d'intérêt général extérieures à la France continentale et d'éviter les concurrences préjudiciables à l'équilibre financier de ces services ».

La section économique (article 6) examine notamment les conditions d'exploitation et la consistance des lignes etc...

La compétence de la troisième section (article 7) est moins nettement précisée : cette section donne son avis « sur les affaires dont elle est saisie par les membres du haut-comité ou le Ministre des Finances ».

CONCLUSION

Parvenu au terme de notre ouvrage, le lecteur peut à juste titre s'étonner de la pluie de textes sans cesse remaniés et souvent contradictoires que représente, depuis 1934, la coordination des transports.

Il est certain que la coordination, expérience nouvelle, devait, inévitablement, comporter à ses débuts une période de tâtonnements et que les textes ne pouvaient dès l'origine prétendre à un caractère définitif, mais il faut bien reconnaître que les nombreuses modifications qui leur ont été apportées, au cours de ces quatre années, proviennent beaucoup moins d'un défaut d'expérience que d'un défaut d'autorité. Ayant à résoudre un problème qui consistait essentiellement à faire plier des intérêts particuliers devant l'intérêt général, les pouvoirs publics n'ont pas su faire montre de l'autorité nécessaire.

Nous sommes loin en effet de la formule originale de la coordination, se traduisant, grâce à un système d'ententes directes, librement acceptées, par une étroite collaboration des divers modes de transport.

Cette formule idéale de coordination amiable s'est heurtée en effet aux intérêts particuliers et les ententes n'ont jamais pu être réalisées.

Force a donc été de passer à la coordination autoritaire et si le but de la coordination, substituer l'ordre à l'anarchie, n'a pas changé, les méthodes employées se sont profondément modifiées ; il semble bien d'ailleurs qu'il y ait tout lieu de s'en féliciter.

En effet, la coordination semble aujourd'hui en bonne voie, nous avons pu voir, au cours de cet exposé, les résultats encourageants jusqu'ici obtenus dans tous les domaines, nous avons vu en particulier qu'en matière de coordination rail-route, la plus typique, la question des services de voyageurs peut être considérée comme réglée ; celle des marchandises reste entière, il est vrai, mais les derniers décrets d'octobre et de novembre 1938 portant codification des textes précédents vont permettre dans un avenir rapproché d'heureuses réalisations.

Quoiqu'il en soit d'ailleurs, il faut accepter une fois pour toutes le fait que la coordination est une œuvre de longue haleine et qu'on ne peut prétendre en quelques mois sortir d'un désordre total pour aboutir à un ordre parfait.

La méthode de coordination adoptée par la France paraît être la solution vraie pour atteindre ce but et la période de mise au point étant maintenant terminée, il y a tout lieu d'en espérer de bienfaisants effets.

Vu : le Doyen,

R. RIPERT.

Vu : le Président de la Thèse,

A. MESTRE.

*Vu et permis d'imprimer,
Le Recteur de l'Académie de Paris :*

ROUSSY.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux

- GOLSON (C.). — Cours d'Economie Politique (1929).
JOSSE RAND (L.). — Les transports (1926).
PERREAU (C.). — Cours d'Economie Politique (1931).
TRUCHY (H.). — Cours d'Economie Politique (1927).

Ouvrages spéciaux

- GODFERNAUX (R.). — Les Grands Réseaux de chemins de fer Français (1932. 1933. 1934).
JOSSE. — Le Problème des Transports, Tome I.
— Rapport au Conseil National Economique.
LAROQUE. — Le problème des Transports, Tome II.
— Rapport au Conseil National Economique.
LA ROCHEFOUCAULD (E. de). — La Coordination des Transports ferroviaires et routiers (1934).
POUPY (G.) et PAIN (J.). — Le Nouveau Régime des Chemins de fer français et la coordination des transports.
RULOT et JADOT. — Le Rail et la Route.
WOHL et ALBITRECCIA. — Le Rail et la Route, Problème Mondial.

Revue, communications et conférences

- BOULLOCHE (J.). — La Route (1934).
CHAUCHAT (J.). — Communication sur le Rail et la Route faite à la Société des Ingénieurs Civils de France (1933).

- CONINCK (M. de). — Communication sur le Rail et la Route faite à la Société des Ingénieurs Civils de France (1933).
- DAUTRY (R.). — Regards sur les transports (conférence 1932).
— Le Rail, la Route et l'Eau (conférence 1935).
- DUPUIS (M. D.). — Communication sur le Rail et la Route faite à la Société des Ingénieurs Civils de France (1933).
- JOURDAIN. — Communication sur le Rail et la Route, faite à la Société des Ingénieurs Civils de France (1933).
- MARIAGE (A.). — Communication sur le Rail et la Route, faite à la Société des Ingénieurs Civils de France (1933).
- PESCHAND (M.). — La question du Rail et de la Route en France et dans les principaux pays étrangers (1933).
— La Restauration des chemins de fer et la coordination des transports (1934).
- ANONYME. — Le problème des Transports.
— Centre Polytechnicien d'Etudes Economiques.
- BLOCH SÉE (Annette). — La Coordination des Transports (1936).

Périodiques

L'Argus de l'Automobile
Chronique des Transports.
La Journée Industrielle
Revue Générale des Chemins de fer
Revue Politique et Parlementaire
Transport
Bulletin de la Fédération Générale des Transports Automobiles.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
--------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

LES ORIGINES DE LA COORDINATION

CHAPITRE I. — <i>Définition et buts de la coordination</i>	9
CHAPITRE II. — <i>Régime des différents moyens de transport au début de la crise</i>	13
A. — Les chemins de fer.....	13
B. — L'automobile	20
C. — La navigation intérieure.....	23
D. — La navigation aérienne.....	24
CHAPITRE III. — <i>La crise des transports. Ses causes</i>	27
1. — Anarchie des transports.....	27
2. — Déficit des chemins de fer.....	29
3. — Anarchie des transports routiers.....	33
4. — Anarchie des transports par eau.....	35
5. — L'aviation	36
CHAPITRE IV. — <i>La coordination nécessaire</i>	37
CHAPITRE V. — <i>Les solutions proposées</i>	41
§ 1. — A l'étranger	41
§ 2. — En France	45
a) Système de la liberté.....	46
b) Système de la réglementation autoritaire.....	48
CHAPITRE VI. — <i>Les conclusions du Conseil National Economique</i> .	51

DEUXIÈME PARTIE

LA MISE EN ŒUVRE

I. — LA COORDINATION DU RAIL ET DE LA ROUTE

TITRE I. — *Avril 1934 à Février 1936*

CHAPITRE I. — <i>Le décret-loi du 19 Avril 1934.....</i>	57
CHAPITRE II. — <i>Exécution du décret-loi du 19 Avril 1934.....</i>	61
<i>Section I. — Les transports de voyageurs.....</i>	61
<i>Section II. — Les transports de marchandises: Décret du 13 Juillet 1935.....</i>	63
CHAPITRE III. — <i>Transports privés, transports publics, véhicules donnés en location. Arrêt du Conseil d'Etat du 25 Mars 1938</i>	67
CHAPITRE IV. — <i>Réalisations pratiques.....</i>	73
CHAPITRE V. — <i>Février 1936 à Juin 1936.....</i>	77

TITRE II. — *Juin 1936 - Juin 1937*

§ 1. — <i>Circulaire du 12 Août 1936.....</i>	79
§ 2. — <i>Règlement d'administration publique du 14 Novem- bre 1936</i>	80
1) <i>Comité Central de Coordination.....</i>	80
2) <i>Comité Technique Départemental.....</i>	81
§ 3. — <i>Circulaire du 23 Novembre 1936.....</i>	82
§ 4. — <i>Lettre du Ministre des Travaux Publics du 1^{er} Mars 1937</i>	85

TITRE III. — *Orientation nouvelle depuis Juin 1937*

CHAPITRE I. — <i>Péréquation des charges des divers moyens de trans- port</i>	89
A. — <i>Licences pour les transports routiers, publics ou privés</i>	90
B. — <i>Relèvement des droits sur les essences poids lourds, gas oils et benzols.....</i>	94

CHAPITRE II. — <i>Orientation nouvelle de la Coordination</i>	95
<i>Section I. — Décret-loi du 3^e Août 1937</i>	95
A. — Dispositions d'ordre général.....	95
B. — Dispositions spéciales aux transports publics de voyageurs	98
C. — Dispositions spéciales aux transports publics de marchandises	101
<i>Section II. — Le nouveau régime des chemins de fer</i>	108
CHAPITRE III. — <i>Le nouveau statut de la coordination voyageurs</i> ..	113
Décret du 25 Février 1938.	
I. — Comité Technique Départemental des Transports.....	113
II. — Le plan d'organisation des transports de voyageurs...	116
III. — Les dispositions relatives aux entreprises de transports publics automobiles de voyageurs.....	120
CHAPITRE IV. — <i>Mise au point de la coordination marchandises depuis le décret du 31 Août 1937</i>	125
I. — Définition du camionnage rural.....	125
II. — Contrôle des transports privés de marchandises sur route	126
III. — Définition des zones de camionnage urbain.....	127
IV. — Le décret-loi du 17 Juin.....	128
V. — Décret du 21 Août 1938.....	132
VI. — Réglementation des transports publics de camionnage intérieur	133
Décret du 16 Septembre 1938.	
CHAPITRE V. — <i>Décrets du 12 Octobre 1938</i>	137
A. — Coordination voyageurs.....	138
B. — Coordination marchandises.....	139
CHAPITRE VI. — <i>Décret de codification du 12 Novembre 1938</i>	147
CHAPITRE VII. — <i>Réalisations actuelles</i>	149

I. — Coordination voyageurs.....	149
II. — Coordination marchandises.....	151
 II. — COORDINATION DU RAIL ET DE LA VOIE D'EAU	
CHAPITRE I. — <i>Les principes</i>	155
I. — Ententes régionales.....	156
II. — Limitation du parc de la batellerie.....	156
III. — Transport de marchandises diverses par le chemin de fer	157
CHAPITRE II. — <i>Réalisations pratiques</i>	159
I. — Accords régionaux de partage de trafic.....	159
II. — Accords portant sur des trafics particuliers.....	159
CHAPITRE III. — <i>Les bases nouvelles de la coordination Rail-Eau</i> ..	163
I. — Décret du 31 Août 1937.....	163
II. — Décret-loi du 17 Juin 1938.....	164
CHAPITRE IV. — <i>Décret du 12 Novembre 1933</i>	167
Codification des textes de coordination rail-eau et statut des bateliers.	
 III. — COORDINATION DU RAIL, DE LA NAVIGATION AÉRIENNE ET DE LA NAVIGATION MARITIME	
I. — Comité Fer-Air-Mer.....	169
II. — Réalisations pratiques.....	170
III. — Suppression du Comité Fer-Air-Mer.....	170
 IV. — COORDINATION GÉNÉRALE DES DIVERS MOYENS DE TRANSPORT	
I. — Comité Supérieur de coordination.....	171
II. — Direction générale des chemins de fer et des transports et conseil supérieur des transports.....	172
III. — Organisation du Comité Supérieur de Coordination..	179
CONCLUSION	181
BIBLIOGRAPHIE	183

Imp. M. REMONDIN
13, rue de Brébisson - FALAISE

—
1939

